Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Stanford University Libraries
3 6105 118 852 859

Digitized by Google

LELAND·STANFORD·JVNIOR·VNIVERSITY

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE EISENBAHN-ZEITUNG

ZEITSCHRIFT DES KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

STANFORD LIBRARY

ZEITUNGS-AUSSCHUSS:

OBMANN:

AUGUST RITTER VON LOEHR
K. K. HOFRAT.

OBMANN-STELLVERTRETER:

DR. KARL HAULER
OBERSTAATSBAHNRAT

OSCAR BACHRACH
KAIS. RAT, GENERALAGENT DES ÖSTERR. LLOYD.

FRIEDRICH VON CSATARY
K. HOFRAT, GENERALDIREKTOR DER ERSTEN K. K. PRIV. DONAU-DAMPFSCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT.

JOSEF FLEISCHNER
OBERREVIDENT IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM.

DR. FRANZ HILSCHER
OBERSTAATSBAHNRAT IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM.

ADALBERT MERTA VON MÄHRENTREU
INSPEKTOR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN i. P.

THEODOR FREIHERR VON RINALDINI
OBERSTAATSBAHNRAT IM K. K. EISENBAHN-MINISTERIUM.

BERNHARD RAPPAPORT
OBERREVIDENT DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN

GUSTAV SELLNER
INSPEKTOR DER K. K ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

MAXIMILIAN TAUSSIG
INSPEKTOR IM K. K. EISENBAHNMINISTERIUM.

DR. EMIL WEINBERG
BAHNOBERKOMMISSÄR DER K. K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN.

FÜR DIE SCHRIFTLEITUNG VERANTWORTLICH:

DR. FRANZ HILSCHER.

XXXVIII. JAHRGANG.

WIEN 1915.

HERAUSGEGEBEN UND VERLEGT VOM KLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN- UND SCHIFFAHRTSBEAMTEN.

DRUCK VON R. SPIES & Co.

Digitized by Google

INHALTS-VERZEICHNIS.

Die nach der Titelangabe stehenden Zahlen bedeuten die Seiten dieses Bandes.

I. Abhandlungen.

Anerkennung, Kaiserliche, für die Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen und das gesamte Verkehrspersonal der Monarchie. 19.

Aufruf Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers. 20.

Berechnung der Militärdienstzeit im Kriege. Von Dr. W. Kowarz. 205.

Betriebführung von Lokalbahnen durch die Staatsbahnverwaltung. Von Ing. Fr. Haller in Neutitschein. 40.

Einfluß des Krieges auf die verkehrsrechtlichen Vorschriften. 21. Bemerkungen zu diesem Aufsatze. Von Dr. J. Schwab. 59.

Einige Ergebnisse der Pensions- (Provisions-) Versicherung der k. k. Staatsbahnen. Von Dr. Johann Pospišil. 67, 89, 100, 155, 175, 195, 237.

Eisenbahnen, Die, im Kriege. Von Geh. Rate Dr. H. R. von Wittek, k. k. Eisenbahnminister a. D., Mitglied des Herrenhauses. 11.

Eisenbahnen Serbiens und Montenegros. Von Ing. Hermann von Littrow. 135.

Fürsorge für Bahnbedienstete, Vorschläge für wirtschaftliche. 165.

Italiens Eisenbahnen als Hilfsmittel der Kriegführung. Von Friedr. Meinhard in Sofia. 145.

Kriegsbilanzen, Zur Frage der. Von Dr. V. Krakauer. 47.

Kriegerfürsorgemaßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung. 206, 215, 225.

Möbelkoffer und Möbelkiste, eine wichtige Tarifentscheidung. Mitgeteilt von Dr. M. Kowarz. 77.

Sanierung der Südbahn. 185.

Tätigkeit des kgl. Materialprüfungsamtes in Berlin-Lichterfelde-West. Von Staatsbahnrat Ernst Reitler. 122.

Vereinfachung des Vorganges bei Verkehrsteilungen im Güterverkehre. Von Emil Rank. 31, 57.

Verkehrswesen und Völkerrecht. Von Dr. V. Krakauer. 1.

Vorbereitung einer Reorganisation des Staatsbahndienstes. Von Dr. Krakauer. 112.

Vorbringen neuer Tatsachen im Enteignungsverfahren. Von Dr. Wilhelm Kowarz. 9.

II. Vorträge.

Krieg und Wirtschaftspolitik. Von Karl Přibram. 50, 60.

Über Personen-Schwebebahnen. Von Dipl.-Ing. Hans Wettich. 69, 91, 102, 116, 157, 167.

III. Kleinere Abhandlungen.

Behördeneigenschaft der k. k. Bahnämter. Von Dr. W. Kowarz. 139.

Fremdenverkehr nach dem Kriege. Von Dr. W. Kowarz, 241.

Furkabahn. Die. 179.

Giselabahn, 40 Jahre, und der Bau des zweiten Geleises Wörgl—Schwarzach—St. Veit. Von Ing. Fr. G. Schäffer. 197, 207.

Kriegsfürsorge, Einiges von der Wiener. Von Geh. Rat, Minister a. D. Dr. Heinr. Ritter v. Wittek. 80.

Lokomotor, eine neue Rangiermaschine. Von Dipl. Ing. Doz. J. Fried. 3.

Militärversorgung der im Kriege dienstuntauglich Gewordenen sowie der Hinterbliebenen von im Kriege Gefallenen. 22.

Steinkohlenförderung in Österreich, Aufschwung der. 189.

Wiener Straßenbahn, 50 Jahre. 219. 229.

IV. Nachrufe.

Baurat Franz **Schmarda** †. 82.

Ministerialrat Hans **Kargl** †. 83.

Generalinspektor Gustav Ritter v. **Gerstel** †. 124.

Geheimer Rat Dr. Franz **Liharzik.** 140, 148.

V. Strombahnen.

Elektrisch betriebene Hauptbahnen in Preußen. 190.

VI. Technische Rundschau.

Beheizung von Eisenbahndämmen. 34.

Eisenbahnbrücken von großer Spannweite in Amerika. 243.

Hilfsbahnen, Neuartige, für die Beförderung von Baumaterialien. 222.

Schwachstromleitungen, Schutz der, gegen hochgespannte Ströme. 33.

Tunneluntersuchungswagen. 181.

VII. Verschiedenes.

Abrufeinrichtung, Elektrische, in den Wartesälen der Bahnhöfe. 63.

Anerkennung der Leistungen unserer Eisenbahntruppen in Galizien. 126.

— und Dank für die ungarischen Eisenbahnen im Kriege. 141.

— — — für das Personal der Nordbahnbediensteten. 171.

— — — für das Personal der k. k. Staatsbahndirektion in Triest. 191.

Anrechnung der Kriegsdienstdauer für Staatseisenbahnbedienstete. 85.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrts-Gesellschaften anläßlich des Krieges. 4, 12, 25, 34, 42, 52, 62, 70, 84, 93, 104, 117, 124, 140, 149, 160, 170, 180, 190, 198, 208, 230, 243.

Badekuren für im Kriege erkrankte oder verletzte Eisenbahner. 105.

Bahnhofsküchen. 160.

Betriebsergebnisse der Austro-Amerikana 1913. 15.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Jänner 1915 zugehörigen Strecken. 171.

Böhmischer Braunkohlenverkehr im Jahre 1914. 162.

Disziplinarstrafen, Nachsicht von, und deren Folgen für Eisenbahner anläßlich des Krieges. 25.

Durchlaufende Wagen im Eisenbahnbetrieb. 180.

Einnahmen der kgl. preußischen Staatsbahnen. 25.

Eisenbahnbauten in Österreich Ende Juni 1915. 210.

Eisenbahnen der Erde im Jahre 1913. 191.

Eisenbahngrenzstationen, Die österreichischen, und der Krieg. 43.

Eisenbahnergräber in Feindesland. 42.

Eisenbahn Lemberg-Belzec. 127.

Eisenbahnertod. 4.

Erfindungen von Eisenbahnbeamten. 192.

Ergebnisse, Die bisherigen, der 5 Uhr-Teegesellschaften im Klub für Kriegsfürsorgezwecke. 13.

— der italienischen Eisenbahnen. 35.

— der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft. 231.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich und Ungarn im Jahre 1914. 71.

Ertüchtigung, Ernährung und Nachwuchsbeschäftigung des Arbeiterpersonals bei den Eisenbahnen. 126.

Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten in Wien. 52, 117, 208, 220.

Gesundheitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter. 221.

Griechischen Eisenbahnnetzes, Anschluß des, an die orientalischen Eisenbahnen. 118.

Grundstücke der k. k. Staatsbahnen für Anbauzwecke. 63.

Italienische Eisenbahnen. 118.

Kriegshilfstätigkeit der A. T. E.-Bediensteten. 13, 162.

Kriegshilfe für Eisenbahner. 141.

Kriegsbeschädigtenfürsorge der kgl. preußischen Staatsbahnen. 161.

Kriegsmaßnahmen, Wirtschaftliche, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. 71.

Längen der Eisenbahnen in Europa am 1. Jänner 1913. 53.

Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtenverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken. 85.

Leistungen der deutschen Eisenbahnen während des Krieges. 210.

Luftdruckbremse, Einführung der, bei Güterzügen der kgl. preußischen Staatsbahnen. 14.

Panzerzug der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen. 4.

Patentbericht. 5, 43, 86.

Patriotische Widmung des Südbahnpersonales. 5.

Personalküche im Bahnhofe Teschen-K.-Od., 210.

Personalküchen der k. k. Staatsbahnen. 221.

Personalnachrichten betreffend Klubmitglieder. 12, 24, 34, 160, 220.

Reglementarische Kriegsmaßnahmen. 231.

Sanitätszug als Kriegsspende. 231.

Staatsaufsicht über Eisenbahngesellschaften. 5.

228694

Digitized by Google

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1912. 72. 105.
Südbahnsanierung, Ablehnung durch das Wiener Oberlandesgericht. 210.
— Genehmigung des Übereinkommens durch den obersten Gerichtshof. 244.
Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen. 142, 151, 220.
Teuerungszulagen für die Staatsbahnbediensteten. 243.
Verkehrsentwicklung der k. k. österr. Staatsbahnen. 63, 209.
Viergeleisige Eisenbahnen. 106.
Wachstum der Städte längs der sibirischen Eisenbahnen. 35.
Wiener städtische Straßenbahnen im Dienste des Krieges. 14.

VIII. Buchanzeigen.

Amtskalender 1915, Niederösterreichischer. 15.
Automobil oder Lokalbahn. 192.
Baedeker: Südbayern, Tirol, Salzburg. 119.
Berichte über die Tätigkeit der Handels- und Gewerbekammer Prag in den Jahren 1912 und 1913. 26.
Bergstadt, Die. Herausgegeben von Paul Keller. 26, 86, 143, 162, 244.
Compass 1915, Finanzielles Jahrbuch. 74.
Erfindungen und Erfahrungen, Neueste. 27, 63, 232.
Eisenbahnbaues, Grundzüge des. Von Professor W. Kohenrath. 172.
Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn, Artarias. 64.
Eisenbahnrecht, Österreichische Zeitschrift für. Von Dr. Hopfgartner und Dr. Juster. 64.
Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. 127.
Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen. Von Dr. Eger. XXX. Bd., Heft 3 und 4, XXXI. Bd., Heft 1 und 2. 107.
Eisenbahntechnik der Gegenwart. II. Band, 2. Teil: Die Eisenbahnhochbauten. Von Dr. Groeschel. 182.
— V. Band, Lagervorräte, Bau- und Betriebskosten der Eisenbahnen. Erster Teil: Allgemeines, Metallische Werkstätten- und Oberbauvorräte, Holz. 192.
Eisenbahnwesen der Schweiz. Von Placid Weissenbach. 151.
Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Herausgegeben von Dr. Freiherr v. Röll. 85.
Fremdwörter im Bau- und Eisenbahnwesen. Zusammengestellt von Oberbaurat Granzer. 119, 192.
Güldners Kalender für Betriebsleitung und praktischen Maschinenbau. Ausgabe für Österreich. 15.
Handbuch der Ingenieurwissenschaften. 5. Teil, 4. Band, 2. Abteilung: Anordnung der Bahnhöfe: Große Personenbahnhöfe und Bahnhofsanlagen. Von M. Oder. 128.
Instandsetzung alter Eisenbahntunnels. Von Dr. Ing. Erich v. Willmann. 128.
Katechismus der Einrichtung und des Betriebes der Lokomotive. Von Franz Kosak. 8. Aufl. bearbeitet von Ing. O. Swiczinsky. 43.
Krieg, Der europäische. Von A. Hemberger. 26, 163, 233.
Kursbuch, Österreichisches. 54. 151, 212.
Landesbahnen-Aktion, Die steiermärkische. Von H. Ritter Manger v. Kirchsberg.
Maschinentechnisches Lexikon. Von Ing. Felix Kagerer. 94, 143.
Negrelli, Alois v. 212.
Notgemüse. Von Dr. Losch. 106.
Nutzpflanzungen auf dem Eisenbahngelände. Von E. Burok. 172.
Rundschau, Deutsche, für Geographie. 94, 152.
Stellwerke der Eisenbahnen, Die mechanischen. Von S. Scheibner. 36.
Tiroler Bergbahnen. Von Ing. Karl Armbruster. 73.
Triest, Die wirtschaftlichen Verhältnisse in, im Jahre 1913. 118.
Übersicht des wirtschaftlichen Kriegsrechtes in Österreich. 244.
Verkehrsproblem der Großstadt mit Berücksichtigung Wiens. Von Dr. Fritz Steiner. 162.
Verkehrswissenschaftliche Vorträge. 127.
Volk in Waffen. Von Sven Hedin. 64, 182.
Vorschriften über die Beförderung von Schieß- und Sprengmitteln sowie Munition auf den österreichischen Eisenbahnen. Von v. Rinaldini. 107.
Wärmeverteilung im Innern verschiedener Alpentunnels. Von Dr. A. Zollinger. 223.
Wall von Eisen und Feuer. Von Doktor Wegener. 233.

IX. Verfasser.

Fischel Hartwig. Buchbesprechung. 182.
Fried, Dipl. Ing. J. Der Lokomotor, eine neue Rangiermaschine. 3.
Granzer, Ing. Ed., k. k. Oberbaurat, Fremdwörter im Bau- und Eisenbahnwesen mit besonderer Berücksichtigung des österreichischen Amtsgebrauches. 119.
Haller, Ing. Franz in Neutitschein. Die Betriebführung von Lokalbahnen durch die Staatsbahnverwaltung. 40.
Hilscher, Dr. Franz. Buchbesprechung. 118.
Kowarz, Dr. Wilhelm. Vorbringen neuer Tatsachen im Enteignungsverfahren. 9.
— Die Behördeneigenschaft der k. k. Bahnämter. 139.
— Möbelkoffer und Möbelkiste. Eine wichtige Tarifentscheidung. 77.
— Berechnung der Militärdienstzeit im Kriege. 205.
— Der Fremdenverkehr nach dem Kriege. 241.
Krakauer, Dr. Viktor. Verkehrswesen und Völkerrecht. 1.
— Zur Frage der Kriegsbilanzen. 47.
— Vorbereitung einer Reorganisation des Staatsbahndienstes. 112.
Littrow, Ing. Hermann von, k. k. Hofrat. Die Eisenbahnen Serbiens und Montenegros. 135.
Meinhard, Friedrich in Sofia. Italiens Eisenbahnen als Hilfsmittel der Kriegführung. 145.
Pospíšil, Dr. Johann. Einige Ergebnisse der Pensions-(Provisions-)Versicherung der k. k. Staatsbahnen. 67, 89, 100, 155, 175, 195, 237.
Přibram Karl. Krieg und Wirtschaftspolitik. 50, 60.
Rank Emil. Vereinfachung des Vorganges bei Verkehrsteilungen im Güterverkehre. 31, 57.
Reitler Ernst, Staatsbahnrat, Generalsekretär des internationalen Verbandes für Materialprüfungen der Technik. Die Tätigkeit des kgl. Materialprüfungsamtes in Berlin-Lichterfelde-West. 122.
— Buchbesprechungen. 128.
Schäffer, Ing., k. k. Min.-Rat. 40 Jahre Gisela-bahn und der Bau des zweiten Geleises Wörgl—Schwarzach—St. Veit. 197, 207.
Schwab, Dr. Josef. Bemerkungen zu dem Aufsatze: Der Einfluß des Krieges auf die eisenbahnverkehrsrechtlichen Vorschriften. 39.
Weinberg, Dr. Emil. Buchbesprechung. 35.
Wettich, Dipl. Ing. Hans. Über Personen-Schwebebahnen. 69, 91, 100, 116, 157, 167.
Wittek, Dr. H. Ritter von, Geheimer Rat, k. k. Eisenbahnminister a. D., Mitglied des Herrenhauses. Die Eisenbahnen im Kriege. 11.
— Einiges von der Wiener Kriegsfürsorge. 80.

X. Klubnachrichten.

Ausschußsitzung. 203.
Autorenabend in unserem Klub. 54.
Beginn der Vorträge. 215.
Bericht über die Klubversammlung vom 15. Dezember 1914. 5.
— über die Klubversammlung vom 5. Jänner 1915. 16.
— über die Klubversammlung vom 19. Jänner 1915. 27.
— über die Klubversammlung vom 9. Februar 1915. 36.
— über die Klubversammlung vom 2. März 1915. 54.
— über die Klubversammlung vom 16. März 1915. 64.
— über die Klubversammlung vom 30. März 1915. 74.
— über die Klubversammlung vom 13. April 1915. 86.
— über die Klubversammlung vom 27. April 1915. 95.
— über die Klubversammlung vom 23. November 1915. 233.
— über die Klubversammlung vom 7. Dezember 1915. 244.
— über die 5 Uhr Tee-Abende. 28, 36, 44, 64, 86, 94, 223, 233.
— über den Wienerwaldausflug vom 21. Februar 1915. 44.
— über den Wienerwaldausflug vom 21. März 1915. 74.
Besichtigung des Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner. 107.
Begünstigungen für Klubmitglieder. 54, 87, 107, 193, 213, 223.
Damen-Teeabende, Unsere. 233 244.
Goldenes Doktor-Jubiläum. 235.
Klubleitung für das Jahr 1915. 121.
Konstituierung des Ausschußrates. 133.
Kriegsfürsorgeabende. 215.
Empfang der Klubleitung bei Sr. Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister. 27, 132.
Generalversammlung, XXXVIII. 99, 128.
Spende für unser Klubheim. 27.
Der 5 Uhr-Tee. Gedicht. 28.
Spenden zugunsten unserer Veranstaltungen für Kriegsfürsorgezwecke. 44, 133, 235, 244.
Sommerzusammenkunft der Klubmitglieder. 99.
Unsere Silvesterfeier. 15.
Veränderungen im Mitgliederstande. 6, 64, 133, 192.
Wählerversammlung. 99.

Digitized by Google

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 1. Wien, den 1. Jänner 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen. — Verkehrswesen und Völkerrecht. Von Dr. Victor Krakauer. — Der Lokomotor, eine neue Rangiermaschine. Von Dipl.-Ing. Doz. J. Fried. — Chronik: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Eisenbahnertod vor dem Feinde. Der Panzerzug der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen. Staatsaufsicht über Eisenbahngesellschaften. Patriotische Widmung des Südbahnpersonals. — Patentbericht. — Clubnachrichten. — Inserate.

Clubanzeigen.

Infolge der durch den Krieg entstandenen Schwierigkeiten mehrfacher Art wird die „Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bis auf weiteres statt allwöchentlich nur zweimal im Monate (1. und 15.) erscheinen. Der Ausfall wird nach Aufhören der Hindernisse tunlichst hereingebracht werden. Die Schriftleitung.

* * *

Jeden Donnerstag, 1/2 5 Uhr nachmittags, „5 Uhr-Tee in unserem Club". Damen und Herren werden zum Besuche eingeladen und gebeten, sich an den Arbeiten zu Gunsten unserer Krieger zu beteiligen. Es ist vorgesorgt, daß bei diesen Veranstaltungen künftig Vorträge und künstlerische Darbietungen geboten werden.

* * *

Dienstag den 5. Jänner Vortrag des Universitätsprofessors Herrn Dr. Karl Přibram über „Krieg und Volkswirtschaft".

Dienstag den 19. Jänner Vortrag des Herrn Doktors Adolf Großmann, k. k. Ministerialsekretärs im Handelsministerium, über „Die Feldpost", mit Lichtbildern. Beginn der Vorträge 1/2 7 abends im Vortragssaale des Club.

Nach den Vorträgen und dem „Donnerstag 5 Uhr-Tee" gemeinsames Abendessen (kalte Küche) im Club. Jene Besucher, die an diesen Abendessen teilzunehmen wünschen, werden ersucht, sich bis 1/2 7 Uhr abends in dem aufliegenden Bogen einzutragen. Es wird besonders hervorgehoben, daß die Auswahl der vorbereiteten Speisen und Getränke jedem Besucher überlassen bleibt und daß die Preise mäßig gehalten sind.

Die P. T. Clubmitglieder werden gebeten, Titel- und Adressenänderungen dem Clubsekretariate bekanntzugeben. Hienach werden die bereits ausgegebenen Mitgliedskarten für 1915 abgeändert werden.

Verkehrswesen und Völkerrecht.

Von Dr. **Victor Krakauer.**

Auf keinem anderen Gebiete ist die Entwicklung des Völkerrechts weiter gediehen, nirgends anders hat seine Geltung eine größere Bedeutung erlangt, als gerade auf dem Gebiete des Verkehres. Diese Tatsache ist merkwürdigerweise nicht nur der großen Masse der Bevölkerung, sondern auch den Lehrern des Völkerrechts, den zünftigen Männern der Wissenschaft wenig bekannt. Sie haben selten Gelegenheit, in die zahllosen Einzelnverträge Einblick zu gewinnen, die zwischen den Verwaltungen besonderer Verkehrszweige immerwährend geschlossen und erneuert werden müssen, auf daß der Verkehr auf größerem, mehrere Staaten umfassenden Gebiete sich ohne Reibungen vollziehen, sich zum Weltverkehr entfalten könne. Und das ist sehr zu bedauern. Denn so wichtig auch z. B. der Schutz der Tierwelt in Afrika (Londoner Vertrag vom 19. Mai 1900), die Auslieferung von Verbrechern aus Amerika an das Heimatland, die Bekämpfung der Reblaus (die „Convention Phylloxerique Internationale"), die Ausführung von archäologischen Ausgrabungen auf dem Boden des alten Olympia (Deutsches Reichsgesetz vom Jahre 1875) u. dgl. sein mögen, diese und andere, von der Wissenschaft viel erörterte Dinge stehen doch an Wichtigkeit weit zurück hinter den völkerrechtlichen Fragen des Verkehres — das Wort nur im engeren Sinne genommen, zur Bezeichnung der Überwindung des Raumes und der Zeit, der Beförderung von Personen, Gütern und Nachrichten. Post, Fernsprecher und Telefunken, Eisenbahnen, Schiffe und Telegraphen — sie werden stündlich, ja jeden Augenblick tausend- und abertausendfach ohne Rücksicht auf die Grenzen der Reiche, von den Angehörigen verschiedener Staatsgebiete benützt und können nur deshalb so benützt werden, weil in einer Fülle von besonderen Vereinbarungen jede, dem Fernstehenden noch so geringfügig erschei-

Digitized by Google

nende Angelegenheit des Dienstes mit größter Sorgfalt geregelt ist. Auf diesem von der Literatur beinahe ganz unbeachteten Gebiete ist das Völkerrecht am weitesten gediehen, schon deshalb, weil hier sachliche Erwägungen und Gebote der Notwendigkeit viele theoretische Bedenken überwinden. So wird, um nur ein Beispiel anzuführen, die „Souveränität" des Staates stets mit scheuer Verehrung behandelt, als das Allerheiligste angesehen, das nicht einmal mit den Fingerspitzen berührt werden dürfe. Das Eisenbahnwesen setzt sich darüber kühn hinweg. Da es nur durch einen seltsamen Zufall vorkommen könnte, daß die staatlichen Grenzlinien mit den Endpunkten der Bahnen zusammenfallen, daß deren Anlagen somit genau an den Grenzlinien gelegen sind, daß dort der Wechsel der Zugmannschaft stattfindet, so ist fast überall die Endstation (die „Anschlußstation") in einer gewissen Entfernung diesseits oder jenseits der Grenze gelegen. Daher ist es auch unvermeidlich, daß entweder der andere Staat auf dem Boden des Nachbarstaates, bis zur Anschlußstation und oft auch auf dieser den Betrieb führt und damit gewisse, sonst nur dem Nachbarstaate zustehende Befugnisse ausübt. Neben Bahnbeamten finden wir auch häufig Zoll-, Post-, Finanzbeamte u. a., die nach heimischen Gesetzen auf fremdem Staatsgebiete „amtshandeln" und damit, wenn auch vertragsmäßig, in die Souveränität dieses Staates eingreifen. Daraus ergeben sich sogar noch weitergehende Folgerungen: die Unterordnung des Staates unter die Gerichtsbarkeit einer anderen Staatsgewalt. So hatte, um einen Fall aus der Praxis anzuführen, das von der preußischen Grenzgemeinde Myslowitz wegen Veranlagung zur Gemeindeeinkommensteuer beklagte (durch die k. k. Nordbahndirektion vertretene) k. k. österreichische Ärar zuerst vor dem Bezirksausschusse in Oppeln und dann, in letzter Instanz, vor dem kgl. Oberverwaltungsgericht ein Berlin-Charlottenburg einen Rechtsstreit zu führen. Der Zufall fügte es, daß sich kurze Zeit darauf der umgekehrte Vorgang abgespielt hat: Der preußische Eisenbahnfiskus (vertreten durch die kgl. Eisenbahndirektion in Kattowitz) ist gegen das österreichische Finanzministerium vor den Wiener Gerichten als Kläger aufgetreten. Dem lebendigen Borne des Verkehrslebens entspringen eben Tatsachen und Verhältnisse, vor deren Eigenart den Doktrinären des Völkerrechts die Haare zu Berge stehen müssen.

Doch sonderbar! Über das im Frieden so eingehend so sorgfältig bis in die kleinste Kleinigkeit geordnete zwischenstaatliche Verkehrswesen sind für den Kriegsfall fast gar keine Bestimmungen getroffen. Ganz im Gegensatz zu anderen Fragen des Völkerrechts. Haben doch seit Jahren, ja seit Jahrzehnten, die Teilnehmer der berühmten Haager Konferenzen durchaus studiert, die Ausübung des Krieges mit heißem Bemühen in gesetzmäßige Formen zu kleiden, die brutale Gewalt in Paragraphe zu zwängen. Das völlig fruchtlose dieses Beginnens wurde uns, schon im bisherigen Verlaufe des gegenwärtigen Krieges, oft zu unserem Entsetzen offenbar. Wir finden unter den vielen völkerrechtlichen „Gesetzen" auch nicht eines, das nicht verletzt, natürlich straflos verletzt worden wäre. Die Vorschriften über die verbotenen Mittel der Kriegführung, über die Rechtsstellung der Gefangenen, über die Kranken und Verwundeten, die Neutralität der Staaten, über den Schauplatz des Seekrieges, die Kaperei, die Anwendung der Genfer Konvention, über das feindliche Privateigentum auf dem Lande und zur See, über die Handelsfreiheit der Neutralen, über das „arrêt de prince", über die unterseeischen Kabel, die Kriegskontrebande usw. — sie alle sind unbeachtet geblieben. Die Möglichkeit den Verkehr auch bei kriegerischen Verwicklungen wenigstens in einem gewissen, noch so kleinen Ausmaße aufrecht zu erhalten, ist aber von der völkerrechtlichen Wissenschaft nicht einmal erstrebt worden. Sie hat daran wohl ganz vergessen; jedenfalls aber nicht einmal eine Ahnung von den Wirkungen der vollständigen Verkehrseinstellung gehabt, die schon mit dem Ausbruche des Krieges verbunden waren. Aber gerade auf diesem, durch das so zweifelhaft gewordene Völkerrecht auch hinsichtlich des Kriegsfalles nicht beachteten Gebiete, können sich die kriegführenden Staaten durch Vergeltungsmaßregeln leicht helfen, durch die Anwendung des schon im Kindesalter der Menschheit, auf der untersten Stufe der Rechtsentwicklung gehandhabten Grundsatzes: „Was du nicht willst, das man dir tu', das füg' auch keinem anderen zu." Dasselbe Übel, das unsere Feinde durch jegliche Unterbindung des Verkehres uns zufügen, spüren sie auch selbst sehr fühlbar am eigenen Leibe. Nur in einer Beziehung sind sie leider im Vorteil: Das britische Reich beherrscht noch immer die Welt der Unterseekabel. Und damit ist nicht nur ein Sieg in der Ausübung des Nachrichtendienstes, ein Erfolg im „Lügenfeldzuge" verbunden. Das gesamte Verkehrswesen hat, wie dies in dieser Zeitschrift bereits ausführlich besprochen worden ist, auch eine vielfach ungeahnte militärische Bedeutung erlangt, wurde zu einem wichtigen Bestandteile der staatlichen Wehrmacht; dies gilt auch für die Unterseekabel, die schon als Mittel zur Erteilung von Befehlen an die in den Gewässern fremder Weltteile befindlichen Schiffe in Betracht kommen. Auch hier wird die Monopolgewalt Old Englands von den Zentralmächten, Österreich-Ungarn und Deutschland, erfolgreich bekämpft werden können. Steht jeder von ihnen doch auch ein dritter, nicht zu verachtender, wenn auch noch immer von der Öffentlichkeit viel zu wenig gewürdigter Bundesgenosse bei: der zu immer größerer Vorvollkommnung gelangende Telefunke, der den auf dem Meeresgrunde ruhenden Kabeln schon mehr als in bloß figürlichem Sinne den Boden abzugewinnen droht . . . .

Digitized by Google

Man spricht jetzt viel von einem „Bankerott des Völkerrechts“ (das richtiger Ansicht nach viel eher als Staatenrecht bezeichnet werden sollte). Denn es gibt kein Völkerrecht, kein jus gentium, trotz aller Phrasen der Theoretiker, da es auch nicht die Spuren einer Macht gibt, die dieses Recht durchsetzen, dessen Verletzung ahnden könnte. Fehlt der Frau Justitia das Schwert, so wird sie, mögen ihr auch die Kopfbinde und die Wage bleiben, zu einem hilflos schwachen Wesen. Der hochentwickelte internationale Verkehr zeigt deutlich, daß es nur zwischenstaatliche Vereinbarungen gibt, die ohne alles Rechtsbeiwerk und ohne die Möglichkeit von Zwangsmaßregeln, dennoch auf der sichersten Unterlage ruhen, auf gebieterischer Notwendigkeit und auf gleichmäßigem, gegenseitigem Interesse.

Der Lokomotor, eine neue Rangiermaschine*).

Von Dipl.-Ing. Doz. **J. Fried.**

In großen Eisenbahnstationen, namentlich in Güter- und Verladebahnhöfen, dürfte die Dampflokomotive nach wie vor das brauchbarste Rangiermittel bleiben. Wenn es sich aber darum handelt, eine geringere Anzahl von Eisenbahnwagen rasch und bequem zu einem Zuge zusammenzustellen, wie dies in kleineren und mittleren Eisenbahnstationen, in Hafenanlagen, auf Industriegeleisen usw. der Fall ist, dann erweist sich die Lokomotive häufig als schwerfällig und unzweckmäßig. An ihre Stelle soll dann das neue Rangierfahrzeug, der Lokomotor, treten. Elektrische Leitungen bei elektrischem Rangierbetrieb, Seil- und Leitrollen, Windetrommeln usw. bei Spillanlagen, Dampf, Lokomotivpersonal, Schuppen, Kesselreinigen usw. bei Dampfbetrieb werden hiebei überflüssig. Zugleich kommen die durch Stromunterbrechung, Leitungsberührung, Seilbruch, Mangel an Vorrat, Rauchentwicklung und Funkenauswurf hervorgerufenen unliebsamen Störungen in Wegfall.

Die chemische Industrie, ebenso Kabel- und Hüttenwerke, die häufig gezwungen sind, feuerlose Lokomotiven zu verwenden, haben dem neuen Rangierfahrzeug ihr Augenmerk zugewendet. Nach eingehenden, wohlgelungenen Versuchsfahrten mit dem Lokomotor ist eine Reihe von ansehnlichen Werken an die Anschaffung solcher Fahrzeuge herangetreten. Das lebhafte Interesse, das zahlreiche Hafen- und Bahnbehörden sowie besonders die Privatindustrie der neuen Erfindung entgegenbringen, beweist die Notwendigkeit eines billigen und zweckmäßigen Ersatzes der Lokomotive.

Der Lokomotor ist ein kleines Treibradgestell, das an einen Eisenbahnwagen herangefahren und mit diesem starr verbunden wird. Dies geschieht mittels einer entsprechend ausgebildeten Winde, die einen Hauptbestandteil des Fahrzeuges bildet. Mittels dieser Hebevorrichtung wird der zu kuppelnde Wagen so weit hochgewunden, bis der Lokomotor die zur Erreichung der Adhäsion auf den Schienen erforderliche Last des Eisenbahnwagens erhält. Unter Verwendung eines in das vierrädrige, normalspurige Wagengestell eingebauten Verbrennungsmotors kann dann diese einfache Maschine eine große Anzahl von Wagen fortziehen oder schieben. Wesentlich ist also für die Brauchbarkeit des Lokomotors, daß er eine genügende Adhäsion erhält, was bei jedem normalen Güterwagen zutrifft.

Das Wagengestell besteht aus kräftigen L- und ⊓-Eisen und ruht auf zwei in Rollen laufenden Radsätzen aus bestem Stahl. Die Anordnung dieses Gestelles ist so getroffen, daß die innen liegenden Hauptbestandteile, wie Motor, Vergaser, Kühler, Brennstoffbehälter, Getriebe, Lager und Schaltung nicht nur geschützt, sondern auch leicht zugänglich sind. In der Mitte des Wagengestelles befindet sich die Kupplungswinde, die sowohl zur Aufnahme der die Adhäsion erzeugenden Last als auch zum Kuppeln mit dem zu treibenden Wagen dient. Die Verstellbarkeit wird durch eine Stahlspindel erreicht, die durch ein Handrad senkrecht bewegt wird.

Der Antrieb der Laufräder erfolgt durch Wechselgetriebe, Kettenräder und Gelenkketten. Die Antriebskraft liefert ein vierzylindriger Verbrennungsmotor stehender Anordnung. Dieser Motor, dessen Fabrikation die Maschinen- und Armaturenfabrik, vorm. H. Breuer & Co., Höchst a. M., seit Jahren als Spezialität betreibt, hat sich hervorragend bewährt. Von verschiedenen Militärverwaltungen werden ihre Lastwagen subventioniert und für deutsche und ausländische Militärzwecke ausgeführt.

Das Getriebe des Motors befindet sich in einem ungeteilten Gehäuse und besteht aus gefrästen, gehärteten und geschliffenen Rädern aus besonders widerstandsfähigem Chromnickelstahl, ebenso die Kurbelwelle, während Zylinder und Kurbelgehäuse aus Spezialguß hergestellt sind. Dem Verwendungszweck des Lokomotors entsprechend sind drei Vorwärts- und Rückwärtsgeschwindigkeiten vorgesehen. Zur Betätigung derselben und zur Regulierung des Vergasers dienen Hebel, zur Ausrückung des Motors Pedale. Sämtliche Hebel und Pedale kann der Führer von seinem Stand aus, auf der Plattform des Lokomotors oder auch vom Erdboden neben dem Lokomotor bequem bedienen.

Zur Erzeugung des Gasgemisches dient ein selbsttätig wirkender Spritzvergaser, zur Beseitigung der Wärme ein Spezialkühler und zur Schmierung wird eine Öldruckpumpe verwendet. Die Zündung besorgt ein Hochspannungszündapparat. Als Brennstoffe kommen in Betracht: Leicht- und Schwerbenzin, Benzol, Rohbenzol und Autin.

Gegenüber der Lokomotive zeichnet sich der Lokomotor vor allem durch sein geringes Gewicht aus. Während dieses beim Lokomotor maximal 2000 *kg* beträgt, ist das Mindestgewicht einer Lokomotive zehn- bis zwölfmal so groß. Dementsprechend stellen sich auch die Anschaffungskosten für eine Lokomotive wesentlich höher als für einen Lokomotor. Wichtiger noch ist die einfache und vorteilhafte Art der Inbetriebsetzung des Lokomotors. Während die Lokomotive etwa drei Stunden vorher Wasser fassen und angeheizt werden muß, ehe sie betriebsfertig ist, kann der Lokomotor unmittelbar und jederzeit den Dienst aufnehmen. Je nach Bedarf kann der Lokomotor vorwärts oder rückwärts fahren. Er verwandelt jeden Eisenbahnwagen in einen Triebwagen. Sodann fährt er mit diesem über entsprechende Drehscheiben und dreht dieselben durch sein eigenes Spill, zieht oder drückt eine große Anzahl von Wagen, auch in Kurven und Steigungen und wirkt im Gefälle bremsend. Dadurch, daß das Fahrzeug mit drei Geschwindigkeiten ausgestattet ist, kann auch der Materialverbrauch äußerst wirtschaftlich eingerichtet werden, indem für Leerlauf, Belastung, ebene Strecke, Steigungsverhältnisse usw. die entsprechende Übersetzung eingeschaltet wird. Außerdem werden tote Lasten, wie das große Eigengewicht der Lokomotive und des Tenders, der Kohlen-

*) Der großen Wichtigkeit der Sache halber wörtlich aus „Dinglers Polytechnischem Journal“, Heft 34/35 vom 29. 8. 1914 entnommen. — Die Red.

Digitized by Google

vorrat, das Wassergewicht usw. beim Dampfbetrieb, ebenso Akkumulatoren beim elektrischen Betrieb, vermieden.

Die wirtschaftlichen Vorteile erhellen ohne weiteres aus nachstehend angeführten, kurzen Vergleichsdaten, die als Resultat eingehender Berechnungen anzusehen sind. Vorausgeschickt sei, daß selbst größere industrielle Betriebe häufig Menschenkraft und animalische Kräfte zum Rangierbetrieb verwenden, in der irrtümlichen Annahme, daß eine Verbesserung des Betriebes mit einem unrentablen, überflüssigen Kostenaufwand verbunden sei. Ferner sei noch bemerkt, daß ein Lokomotor mit einem Führer soviel leistet, wie fünf Pferde mit fünf Mann zur Bedienung:

Gesamter Tagesaufwand beim Pferdebetrieb . . . M 60
„ „ „ Lokomotorbetrieb inkl. Reservelokomotor „ 17
„ „ „ Lokomotivbetrieb . . „ 55

Dies entspricht einer Jahresersparnis von M 12.900 gegenüber dem Pferdebetrieb und von M 11.400 gegenüber dem Lokomotivbetrieb zugunsten des Lokomotors.

Aus diesen wenigen Vergleichswerten ist leicht zu ersehen, daß der Rangierbetrieb durch einen Lokomotor jeder anderen Rangierart vorzuziehen ist. Dazu kommt noch, daß der Wagen nach erfolgter Dienstleistung nach der nächstgelegenen Station dirigiert werden kann, um dort gleichfalls den Rangierdienst auszuführen, was besonders für kleinere Stationen vorteilhaft ist.

Ein Bild von der Leistungsfähigkeit eines Lokomotors von 25 *PS* gibt folgende kleine Tabelle:

Brennstoffverbrauch:

a) Ohne Steigung. Leichtbenzin: 0·2 Pf. pro *t* und *km*, 3 Pf. pro beladenen Wagen (15 *t*) und *km*.

b) Bei den größten Steigungen. Leichtbenzin: 1 Pf. pro *t* und *km*, 15 Pf. pro beladenen Wagen (15 *t*) und *km*.

Nachdem der Lokomotor vor der Kgl. Eisenbahndirektion Ludwigshafen in zahlreichen Versuchsfahrten seine Feuerprobe glänzend bestanden und inzwischen auch das preußische Kriegsministerium wiederholt sein besonderes Interesse für dieses Fahrzeug bekundet hat, ist das Interesse der Privatindustrie, namentlich auch der chemischen Großindustrie, zusehends gewachsen. Da außerdem die Patentierung der Erfindung in den meisten Kulturstaaten erfolgt ist, so kann eine rasche Verbreitung der Erfindung erwartet werden.

Erwähnenswert ist noch, daß diese Erfindung, wie manche andere, von einem Nichtfachmann, einem Architekten gemacht wurde, ein neuer Beweis, daß der Techniker zu gerne geneigt ist, schwierigere Probleme zu lösen, während er die einfachen häufig übergeht. Der Grundgedanke der Nutzbarmachung der Adhäsion, so naheliegend er ist, hat bisher eine für die Praxis brauchbare Verwertung nicht gefunden, wenn er auch schon öfters in anderer Form aufgegriffen worden sein mag.

Zugleistungen.

Steigung	1 : 50	1 : 200	1 : 500	1 : ∞ (wagerecht)
Geschwindigkeit in *km*/Std.	3—15	3—15	3—15	3—15
Zugleistung in *lg*	56.000—15.000	106.000—18.000	128.000—54.000	150.000—76.000
Zugleistung in leeren Waggons von 7·5 *t* Eigengewicht	6—2	18—4	18—6	20—10

CHRONIK.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Dem Schiffskapitän der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft Edmund Bánski, Kommandant des Schleppdampfers „Zagyva“, wurde wegen des umsichtigen und tatkräftigen Eingreifens bei der Besitznahme des serbischen Dampfers „Vardar“ das goldene Verdienstkreuz mit der Krone verliehen.

Seine k. und k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise im Sinne des § 1 des Anhanges zu den Statuten zu verleihen geruht: das Ehrenzeichen zweiter Klasse vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Beamten der österreichischen Staatsbahnen in Pension Franz Johann Fröhlich in Biedermannsdorf, dem Fabrikanten Eduard Hardy in Wien, dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Adolf Stanislaus Hermann in Wien, dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Oskar Neudeck in Wien, dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Otto Paul in Wien, dem Revidenten der Südbahn Leopold Waidacher in Graz, dem Stationsvorstande Anton Wollrap in Pelsdorf; ferner die silberne Ehrenmedaille vom Roten Kreuze dem Assistenten der Nordbahn Josef Bartl in Wien; ferner die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Bahnkommissär der n.-ö. Landesbahnen Dr. Franz Florian in Wien, dem Kommissär der österreichischen Staatsbahnen Dr. Edmund Hofbauer in Wien, dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Alois Theodor Richter in Wien, dem Revidenten der Südbahn-Gesellschaft Hubert Temmerer in Perchtoldsdorf, dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Franz Wessely in Wien.

Eisenbahnertod vor dem Feinde. Unter diesem Stichwort teilt die „Eisenbahn“ den Wortlaut einer Inschrift mit, die auf einem Grabe gefallener Krieger in Rußland angebracht ist und in schlichten Reimen das Schicksal derer, die unter dem gemeinsamen Hügel ruhen, folgendermaßen kurz und treffend schildert:

Wenn uns der Feind hier findet,
Er mag uns lassen ruhn,
Wir waren Eisenbahner
Und machten ihm viel zu tun.
Wir haben ihm den Weg ins deutsche Land verriegelt
Und unser Werk mit unserm Tod besiegelt.
Hier ruhen in Frieden deutsche und österreichische Krieger,
gestorben am 3. November 1914.

Der Panzerzug der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen. Der Panzerzug besteht aus einer ge-

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Red.

Digitized by Google

panzerten Lokomotive, mehreren gepanzerten Wagen und einem Vorratswagen. Die Lokomotive ist vollständig in einen durchaus widerstandsfähigen Panzerbelag gehüllt, welcher zahlreiche, durch Riegel verschlossene Türen trägt, durch deren Öffnen das Lokomotivpersonal in der Lage ist, behufs Wartung zu allen Teilen des Triebwerkes zu gelangen. Der Führerstand der Lokomotive ist ebenfalls gepanzert und durch von innen sicher verriegelbare Türen nach außen vollkommen abgeschlossen; in die Panzerung eingelassene Schießscharten gewähren vom Führerstande aus den freien Ausblick und nötigenfalls auch die Verteidigung nach allen Seiten. Im Bedarfsfalle können diese Schießscharten durch innen angebrachte Panzerschieber fest verschlossen werden. Die Kasten der Wagen des Panzerzuges sind ebenfalls durch starke Panzerplatten wirksam gegen das Eindringen feindlicher Geschosse geschützt und eine Anzahl von mit Panzerschiebern verschließbaren Schießscharten ermöglichen die Verteidigung der Wagenbesatzungen durch Gewehr- und Maschinengewehrfeuer nach allen Richtungen. Jeder Wagen ist durch eine im gepanzerten Wageninnern angebrachte Spindelbremse bremsbar und die Wagenplattformen, von denen die Bremsspindeln entfernt wurden, sind vor einem Besteigen durch Unberufene mittels starker Stacheldrahtverschnürung gesichert. Diejenigen Teile des Laufwerkes, deren eventuelle Zerstörung durch Geschosse zu befürchten wäre, sind gleichfalls durch Panzerung geschützt. Die schweren Panzertüren jedes Wagens sind von innen doppelt verriegelbar und ein Öffnen derselben durch von außen eindringende Feinde ist vollkommen unmöglich. Schließlich sei noch bemerkt, daß Vorsorge getroffen worden ist, um von jedem Wagen während der Fahrt Signale nach der Lokomotive geben zu können. Ein mitgeführter Vorratswagen ermöglicht endlich, den für den Lokomotivbetrieb notwendigen Wasser- und Kohlenvorrat während der Fahrt zu ergänzen. Der beschriebene Panzerzug der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen hat, wie wir mit Vergnügen feststellen konnten, eine recht ausgiebige Feuerprobe ohne irgendwelchen Schaden bereits bestanden.

Staatsaufsicht über Eisenbahngesellschaften. Gemäß § 1 der Verordnung des Gesamtministeriums vom 22. Oktober 1914, RGBl. Nr. 292, betreffend die Überwachung ausländischer Unternehmungen, wurden mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 25. November die Internationale Gesellschaft der Schlafwagen und der großen europäischen Expreßzüge und mit dem Erlasse vom 27. November 1914 die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und die Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft unter besondere staatliche Überwachung gestellt und Aufsichtskommissäre bestellt. Der Sitz der Internationalen Schlafwagengesellschaft befindet sich in Brüssel; in Wien besteht eine Betriebsleitung. Die Mehrzahl der Verwaltungsratsmitglieder sind belgische Staatsangehörige. Das Aktienkapital beträgt $68^3/_4$ Mill. Franken. Auch an der Aspangbahn ist in hervorragendem Maße belgisches Kapital beteiligt und dessen Einfluß auf die Führung kommt auch darin zum Ausdruck, daß der Präsident und zwei Verwaltungsräte Belgier sind, die ihren Wohnsitz in Brüssel haben. Das Aktienkapital beträgt K 9,200.000. Außerdem hat die Gesellschaft eine 4%ige Silberprioritätsanleihe im Jahre 1886 begeben, für deren Coupons die Zahlstellen bei der Lombard- und Eskomptebank in Wien und der Société Générale de Belgique in Brüssel sind. Die 76 *km* lange Linie Wien—Aspang wurde im Jahre 1881 eröffnet. Mit dem 1. Jänner 1899 hat die Aspangbahn den Betrieb der Schneebergbahn und gleichzeitig Garantien für den Dienst der Prioritäten dieser Bahn übernommen. Die Austro-Belgische Eisenbahngesellschaft (früher Erste österr. Schiffahrts-Kanal-Aktien-Gesellschaft) wurde im Jahre 1869 von der Österreichischen Vereinsbank gegründet. Die Gesellschaft kaufte von der österreichischen Regierung den Wiener-Neustädter Kanal (63.292 *km*) zum Betriebe der Schiffahrt um 350.000 Gulden. Der Schiffahrtsverkehr ging Ende der Siebzigerjahre völlig zurück und die Transporteinnahmen sanken derart, daß eine Rentabilität unmöglich wurde. Die Generalversammlung ermächtigte den Verwaltungsrat zum Verkaufe der Gründe längs des Wiener-Neustädter Kanals an die Eisenbahn Wien - Aspang; die Durchführung wurde in der Generalversammlung vom Jahre 1884 genehmigt. Der Schiffahrtsverkehr auf dem Wiener-Neustädter Kanal wurde mit Eröffnung der Eisenbahn Wien-Aspang eingestellt, die Gesellschaft beschränkt sich jetzt darauf, die vorhandenen Wasserkräfte für industrielle Zwecke, Eisgewinnung usw., zu verwerten. Das Aktienkapital beträgt K 1,350.000. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates ist dieselbe wie bei der Eisenbahn Wien-Aspang.

Patriotische Widmung des Südbahnpersonals. Das Personal der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft hat sich schon zu Beginn des Krieges freudig in den Dienst mannigfacher Wohlfahrtsaktionengestellt. Nunmehr haben sich die wackeren Südbahner überdies noch für die Dauer des Krieges einer freiwilligen Selbstbesteueruug unterzogen und stellen allmonatlich einen perzentuellen Teil ihrer Bezüge dem k. k. Kriegsminister für Fürsorgezwecke zur Verfügung. In den Monaten Oktober und November erreicht die Gesamtsumme dieser Spenden bereits die stattliche Summe von K 10.000·—. Die Südbahner, deren Hilfsbereitschaft im Interesse der Allgemeinheit sich schon so oft bewährt hat, vollbringen damit neuerlich ein schönes patriotisches Werk.

PATENTBERICHT.

Mitgeteilt von Ingenieur S. F. Korner, Patentanwalt in Wien, I. Habsburgergasse 5 (Graben).

Die nachstehenden Patentanmeldungen sind amtlich bekanntgemacht (aufgeboten) worden. Gegen die Erteilung jedes der Patente kann aus den im Patentgesetz angegebenen Gründen Einspruch erhoben werden. Abschriften oder Auszüge dieser Patentanmeldungen sind erhältlich.

Ablauf der Einspruchsfrist: 15. Jänner 1915.

A. Moritz in Erlenbach. Bremse, insbesondere für Feldbahnfahrzeuge, gekennzeichnet durch einen innerhalb des Fahrzeugrahmens liegenden, diagonal geführten Anstellkipphebel mit Trittplatten an den Enden, der mit einer mittleren, an die als Bremshebel ausgebildeten Bremsklötze bezw. greifenden Querstange verbunden und zur Begrenzung seines Hubes an die Radachsen durch Ketten oder Durchsteckbolzen in einer Richtung nachgiebig angeschlossen ist.

K. Fähnrich in Prag-Nusle. Reinigungswagen für Straßenbahnen, dadurch gekennzeichnet, daß der Behälter des Kratzwerkzeuges an um Bolzen verschwenkbaren und mittels Schraubenmuttern verstellbaren Stangen am Wagenrahmen aufgehängt ist und mittels Federn in die Arbeitslage gezogen wird, wobei Anschläge, an die sich die Stangen beim Anheben des Behälters stützen, ein weiteres Verschwenken desselben verhindert und die horizontale Arbeitslage des Kratzwerkzeuges sichern.

CLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 15. Dezember 1914. Der Präsident Exzellenz Dr. v. Wittek begrüßte die sehr zahlreich besuchte Versammlung und erstattete sodann folgende geschäftliche Mitteilungen:

Digitized by Google

In jüngster Zeit sind unserem Club als wirkliche Mitglieder beigetreten die Herren: kais. Rat Oskar Berl, Mitglied des Staatseisenbahnrates, Ernst Eichberg, Oberrevident im T. A. B., Dr. Johann Ritter v. Prunkul, Oberstaatsbahnrat, Dr. Hans Schmidt, Bahnkonzipist, Max Freiherr v. Seiller, Disponent, Leopold Suchanek, Revident im T. A. B., Karl Sušitzky, Oberrevident, und Dr. Hans Ungetüm, Bauoberkommissär.

Bei dem am 17. d. M. stattfindenden „Donnerstag-5 Uhr-Tee" wird Herr Dr. Richard Plattensteiner „Kriegslieder" eigener Dichtung zum Vortrag bringen.

Donnerstag, den 24. Dezember entfällt mit Rücksicht auf den heiligen Abend die Zusammenkunft.

Der auf den 31. d. M. (Silvestertag) fallende Teeabend wird auf Dienstag, den 29., 1/25 Uhr nachmittags, vorgeschoben. An diesem Abende, der letzten Veranstaltung im heurigen Jahre, werden einige Konzertnummern zum Vortrag gebracht werden.

Dienstag, den 5. Jänner 1915 wird Universitäts-Professor Herr Dr. Karl Přibram in diesem Saale, um 1/27 Uhr abends, einen Vortrag über „Krieg und Volkswirtschaft" halten. Eingeführte Gäste sind willkommen.

Heute haben wir das Vergnügen, den Dramaturgen und Schriftsteller Herrn Adam Müller-Guttenbrunn in unserer Mitte zu sehen, der uns eigene Dichtungen unter dem Titel „Altwiener Wanderungen" vorzulesen die Freundlichkeit haben wird.

Direktor Müller-Guttenbrunn las sodann aus den neuesten Schöpfungen seiner Muse „Wiener Wanderungen und Schilderungen" und „Das idylische Jahr", ausgewählte Stücke, vor, von denen die vortrefflichen Altwiener Schilderungen ebenso lebhaften Beifall fanden wie die reizenden Abhandlungen über „Die interessante Frau" und „Der Christbaum im Hofe".

Exzellenz Dr. v. Wittek dankte dem geschätzten heimischen Schriftsteller für die vergnügte Stunde, die er allen Zuhörern bereitet hatte, aufs verbindlichste und schloß die Versammlung. Nach dieser fand ein gemeinschaftliches Abendessen im Club statt, an dem außer dem Präsidium noch zahlreiche Mitglieder mit ihren Damen teilnahmen.

Veränderungen im Stande der Mitglieder im Oktober bis Dezember 1914. Eingetreten sind als wirkliche Mitglieder die Herren: kais. Rat Oskar Berl, Mitglied des Staatseisenbahnrates, Ernst Eichberg, Oberrevident im T. A. B., Dr. Johann Ritter v. Prunkul, Oberstaatsbahnrat, Dr. Hans Schmidt, Bahnkonzipist, Max Freiherr v. Seiller, Disponent, Leopold Suchanek, Revident im T. A. B., Karl Sušitzky, Oberrevident, Dr. Hans Ungetüm, Bahnoberkommissär.

Ausgetreten sind die wirklichen Mitglieder: Franz Arko, Oberrevident der Südbahn, Ernst Aschenbrenner, Beamter der Südbahn, Moriz Eberl, Adjunkt der k. k. Nordbahndirektion, Sigmund Gang, Inspektor der k. k. Nordbahn, Leopold di Gaspero, Oberstaatsbahnrat i. R., August Goldfuß, Inspektor der k. k. Staatsbahndirektion Wien, Leopold Hackler, Oberinspektor i. R., Sigmund Hahn, Oberrevident der k. k. Nordbahndirektion, Eugen Haisler, Bahnkommissär der k. k. Staatsbahndirektion Wien, Johann Horak, Beamter der Eisenbahn Wien-Aspang; Hermann v. Litrov, k. k. Hofrat im Eisenbahnministerium, Hugo Naß, Bahnkommissär der k. k. Nordwestbahndirektion, Erwin Edler v. Paska, Departementchef des Österr. Lloyd, Dr. Ludwig Raffelsberger, Bahnoberkommissär im T. A. B., Josef Sieh, Oberinspektor im T. A. B., Rudolf Spitzer, Oberrevident der k. k. Nordbahndirektion.

Gestorben sind die wirklichen Mitglieder: kais. Rat Dr. August Angerer-Schenker, Ernst v. Hotze, Zentralinspektor i. R., und Viktor Rogenhofer, Konzipist der k. k. Nordwestbahndirektion (gefallen).

Stand mit Ende Dezember 1914: 2 Ehrenmitglieder, 655 wirkliche Mitglieder, 50 unterstützende, zusammen 707 Mitglieder.

Widerruf einer Mitgliedsaufnahme. Die in Nr. 10 vom 9. März 1914 verlautbarte Aufnahme des Bahnarztes Dr. L. S. Skrainka als wirkliches Clubmitglied wird hiemit widerrufen.

K. k. Staatsbahndirektion Wien.
Lieferungs-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien gelangt die Lieferung maschineller Werkstätteneinrichtuugen und eines Dampfkessels für die Werkstätte Gmünd, bezw. St Pölten im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die näheren Bedingnisse sind im Amtsblatte der „Wiener Zeitung" vom 13. Dezember verlautbart und auch bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien zu erlangen.

Der Inhaber des österr. Patentes **Nr. 52.767** vom 1. Dezember 1911, betreffend:

„Maschine zum Umladen von Lastbühnen, die während der Beförderung mit Waren beschickt werden, von einem Förderwagen auf den anderen"

wünscht behufs Fabrikation des patentierten Gegenstandes mit österreichischen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Derselbe ist gerne bereit, das Patent zu verkaufen sowie Lizenzen zu erteilen, oder andere Vorschläge zur Ausführung des Gegenstandes des in Frage stehenden Patentes entgegenzunehmen. Gefl. Anträge unter **„H. B. 318"** befördert die Annoncen-Expedition **Rudolf Mosse**, Wien, I. Seilerstätte Nr. 2.

Der Inhaber des österr. Patentes **Nr. 52.257** vom 15. September 1911, betreffend:

„Druck- u. Ausgabeapparat für Karten, Schecks und dgl."

wünscht behufs Fabrikation des patentierten Gegenstandes mit österreichischen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Derselbe ist gerne bereit, das Patent zu verkaufen, sowie Lizenzen zu erteilen, oder andere Vorschläge zur Ausführung des Gegenstandes des in Frage stehenden Patentes entgegenzunehmen. Gefl. Anträge unter **„H. B. 317"** befördert die Annoncen-Expedition **Rudolf Mosse**, Wien, I. Seilerstätte Nr. 2.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Felten & Guilleaume

Fabrik elektr. Kabel, Stahl- und Kupferwerke, Actien-Gesellschaft, Wien, X. Gudrunstraße 11.

Zug- u. Barrierendraht m. hoher Festigkeit, Stachelzaundraht usw.

Drahtseile für Aufzug, Transmissionen, Schiebebühnen, Zugschranken, Steil- und Läutewerke.

Bogenlampen-Aufzug- und Tragseile.

Zug- und Leitseile für Eisenbahn-Trajekte.

Leitungsdrähte nach verschiedenster Art isoliert, für Installationszwecke.

Kabel für Telegraphie, Telephonie und elektrische Licht- und Kraftübertragung.

Hochspannungskabel mit Felten & Guilleaume-Papierisolation.

Blocksignalkabel. Trolley-Drähte. 498

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. 666

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge kostenfrei ausgearbeitet.

Georg Zugmayer & Söhne

Fabrik: Waldegg; Comptoir: Wien, I. Bräunerstraße 10

erzeugen in bester Qualität und sorgfältiger Ausführung:

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel aus Kupfer

Feuerbox-Platten jeder Form und Größe, Rundkupfer für Bolzen, Kupferbleche, Siederohrstutzen ohne Naht, Kupferdrähte, Nieten, Scheibchen usw. 693

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,670.507, Anzahl der Mitglieder: 157.844.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Schraubenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Betonbau-Unternehmung

Pittel & Brausewetter

Prag — Karlsbad.

Geschäftsgründung 1870.

Hochbau: Eisenbetonkonstruktionen für Industrieanlagen, Deckensysteme jeder Art.

Brückenbau: Besonders nach Patent „Melan".

Wasserbau: Komplette Wasserkraftanlagen.

Tiefbau: Fundierungen aller Art, besonders Maschinenfundamente.

Assanierungsbau: Kanalisierungen, Filteranlagen, Reservoire und Bassins usw.

Böhmische Industrial-Bank

Zentrale: Prag, Graben 35.

Filialen:

Brünn, Göding, Hořic, Ung.-Hradisch, Jungbunzlau, Kladno, Krakau, Kuttenberg, Laibach, Laun, Nachod, Prerau, Přibram, Rakonitz, Raudnitz a. d. E., Taus, Troppau, WIEN und Wischau.

Exposituren:

Prag VII (Holleschowitz), Prag VIII (Lieben), Kgl. Weinberge und Žižkow; WIEN, IV., VII. und XX. Bezirk.

Übernimmt **Geldeinlagen** auf EINLAGEBÜCHER gegen Kassascheine und in laufender Rechnung.

Emittiert eigene

4½% ige Bank-Schuldverschreibungen.

Reisekreditbriefe, Schecks und Auszahlungen

auf alle größeren Plätze Europas u. überseeisch. Länder.

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord-, und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohles owie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 21115.

Schweizer Kalkzusatz

zur verläßlichen u billigen Herstellung absolut wetterfester und frostsicherer Fassaden mittels Feinverputz oder Anstrich. Selbst nach anhaltenden Regengüssen gleichbleibend im Aussehen und in der Farbe. — Geruchlos — nicht ätzend — keine Fleckenbildung — mit allen Erdfarben mischbar — einfachste Anwendung.

Erste Referenzen. — Proben und Prospekte kostenfrei.

Alleinvertrieb: **S. & M. KROHN**

Registrierte Schutzmarke.

WIEN, I. Plankengasse 6 u. GRAZ, I. Kaiserfeldstraße 21.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ **Eigene Wintersportanlagen.** ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Malland 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum ... und Verlag des Club ... beamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 2. Wien, den 15. Jänner 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen. — Vorbringen neuer Tatsachen im Enteignungsverfahren. Von Dr. Wilhelm Kowarz. — Die Eisenbahnen im Kriege. Von Geheimen Rat Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, k. k. Eisenbahnminister a. D., Mitglied des Herrenhauses. — Chronik: Personalnachrichten betreffend Clubmitglieder. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Kriegshilfstätigkeit der A.T.E.-Bediensteten. Die bisherigen Ergebnisse der 5 Uhr-Teegesellschaften im Club für Kriegsfürsorgezwecke. Die Wiener städtische Straßenbahn im Dienste des Krieges. Einführung der Luftdruckbremse bei Güterzügen der kgl. preußischen Staatsbahnen. Betriebsergebnisse der Austro-Americana im Jahre 1913. — Literatur: Niederösterreichischer Amtskalender 1915. Güldners Kalender für Betriebsleitung und praktischen Maschinenbau. — Clubnachrichten. — Inserate.

Clubanzeigen.

Infolge der durch den Krieg entstandenen Schwierigkeiten mehrfacher Art wird die Österreichische Eisenbahn-Zeitung" bis auf weiteres statt allwöchentlich nur zweimal im Monate (1. und 15.) erscheinen. Der Ausfall wird nach Aufhören der Hindernisse tunlichst hereingebracht werden. Die Schriftleitung.

* * *

Jeden Donnerstag, 1/2 5 Uhr nachmittags, „5 Uhr-Tee in unserem Club". Damen und Herren werden zum Besuche eingeladen und gebeten, sich an den Arbeiten zu Gunsten unserer Krieger zu beteiligen. Es ist vorgesorgt, daß bei diesen Veranstaltungen künftig Vorträge und künstlerische Darbietungen geboten werden.

* * *

Dienstag den 19. Jänner Vortrag des Herrn Doktors Adolf Großmann, k. k. Ministerialsekretärs im Handelsministerium, über „Die Feldpost", mit Lichtbildern. Beginn der Vorträge 1/2 7 abends im Vortragssaale des Club.

Nach den Vorträgen und dem „Donnerstag 5 Uhr-Tee" gemeinsames Abendessen (kalte Küche) im Club. Jene Besucher, die an diesen Abendessen teilzunehmen wünschen, werden ersucht, sich bis 1/2 7 Uhr abends in dem aufliegenden Bogen einzutragen. Es wird besonders hervorgehoben, daß die Auswahl der vorbereiteten Speisen und Getränke jedem Besucher überlassen bleibt und daß die Preise mäßig gehalten sind.

Die P. T. Clubmitglieder werden gebeten, Titel- und Adressenänderungen dem Clubsekretariate bekanntzugeben. Hienach werden die bereits ausgegebenen Mitgliedskarten für 1915 abgeändert werden.

Vorbringen neuer Tatsachen im Enteignungsverfahren.

Von Dr. **Wilhelm Kowarz.**

§ 31 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, RGBl. Nr. 30, räumt der Partei, welche dafür hält, daß die für die Feststellung der Entschädigung der enteigneten Gegenstände maßgebenden Verhältnisse bei den nach § 24 vorgenommenen Erhebungen nicht vollständig oder nicht richtig dargestellt wurden, vor dem Ablaufe der für den Rekurs gegen die gerichtliche Entscheidung über die Entschädigung bestimmten Frist bei dem Gerichte, welches diese Erhebungen angeordnet hat, das Recht ein, um die Vornahme eines Augenscheines anzusuchen.

Aus der Fassung dieser Gesetzesstelle allein geht schon hervor, daß es sich nicht darum handelt, der Partei das Recht einzuräumen, nach den ersten Erhebungen (§ 24) etwa vergessene, neue Verhältnisse anzuführen und der richterlichen Bemessung der Entschädigung zugrunde zu legen, sondern, daß alles, worüber ein neuerlicher Augenschein verlangt wird, bereits im ersten Verfahren vorgebracht sein muß. Dieser Standpunkt ist in der Praxis viel umstritten. Aber auch die neuerliche Beweisaufnahme durch die Sachverständigen über Verhältnisse, welche schon in dem Gutachten der ersten Sachverständigen berücksichtigt worden sind, ist unzulässig. Schließlich kann das Begehren um Vornahme eines neuerlichen Augenscheines dann nicht gestellt werden, wenn der Gesuchsteller bei den gemäß § 24 EEG. angeordneten Erhebungen mit den tatsächlichen Feststellungen einverstanden war (vergl. Röll Nr. 34 ex 1886 und Nr. 52 ex 1888). Über ein solches ungerechtfertigtes Gesuch hat das k. k. Bezirksgericht Linz am 7. Februar 1914 mit Beschluß NcV. 923/13/20 eine beachtenswerte Entscheidung gefällt. Es hat das Ansuchen mit nachstehender Begründung abgewiesen:

„In der Eingabe wird der Antrag gestellt auf Vornahme eines Augenscheins zur Feststellung teils

Digitized by Google

solcher Tatsachen, die bereits von den Sachverständigen erhoben, vom Gerichte im erkennenden Beschlusse gewürdigt, aus den Plänen sich ergeben und von der Staatsbahndirektion nicht bekämpft wurden, teils solcher Tatsachen, die zur Begründung weiterer Ansprüche als der schon bei der kommissionellen Erhebung geltend gemachten Ansprüche herangezogen werden.

Nun ist aber eine neuerliche Beweisaufnahme nur dann gestattet, wenn es sich um solche Verhältnisse handelt, die noch nicht in dem Gutachten der Sachverständigen berücksichtigt worden sind (E. des O. G. vom 20. März 1886, Z. 3665, Röll Nr. 438) oder wenn der Antragsteller bei dem gemäß § 24 EEG. angeordneten Erhebungen mit den tatsächlichen Feststellungen nicht einverstanden war (E. des O. G. vom 20. März 1888, Z. 3118, Röll Nr. 52 ex 1888). Wie jedoch aus den Erhebungsprotokollen ersichtlich ist, trifft im gegenständlichen Falle keine der beiden Voraussetzungen zu und wird bezüglich der letzterwähnten Voraussetzung darauf verwiesen, daß die enteignete Partei nur jene Erinnerungen, die sie bereits vor Erstattung des Gutachtens vorbrachte, als Einwendungen wiederholte, und daß diese Einwendungen sich wieder nur auf die Art der Berücksichtigungen von Tatumständen bezogen, nicht aber darauf, daß diese oder jene Tatsache nicht oder nicht rechtzeitig erhoben worden sei.

Da das Enteignungsgesetz im § 31 die materiellen Voraussetzungen für einen solchen Antrag, die Zivilprozeßordnung aber lediglich die formelle Behandlung desselben regelt, sind die oberwähnten Rechtsgrundsätze derzeit unverändert in Geltung.

Dem gegen diese Entscheidung eingebrachten Rekurse hat das k. k. Landesgericht in Linz mit Entscheidung vom 9. Mai 1814, R. V. 22/14, keine Folge gegeben. In der Begründung wird unter anderem ausgeführt: Durch die erhobenen Ansprüche ist der Umfang der vom Gerichte zu pflegenden Erhebungen und der Gegenstand der die Entschädigung feststellenden Entscheidung bezeichnet; denn wenn auch nach § 24 des EEG bei den Erhebungen nach den Grundsätzen des Verfahrens außer Streitsachen vorzugehen ist, so ist damit nicht gesagt, daß das Gericht von amtswegen alle nur irgendwie denkbaren Schadensmöglichkeiten in Rücksicht zu ziehen und der enteigneten Partei etwa mehr und anderes, als sie verlangt hat, zuerkennen darf.

Der Rechtsmittelinstanz wiederum sind die Grenzen ihrer Entscheidung durch das erstrichterliche Erkenntnis gezogen; sie hat nur dieses und das ihm zugrunde liegende Verfahren auf seine Gesetzmäßigkeit zu überprüfen und es kann daher nicht statthaft sein, in irgend einem Stadium des Rechtsmittelverfahrens über die Bestimmung des § 10 des kaiserl. Patentes vom 9. August 1854, RGBl Nr. 208, hinaus, die lediglich die Anführung neuer Umstände und Beweismittel zuläßt, ganz neue Ansprüche geltend zu machen.

Hieraus ergibt sich, daß die erst im Rekurse geforderte und dann gelegentlich der vom Rekursgerichte veranlaßten Erhebungen spezifizierte Vergütung für den geschäftlichen Nachteil, den der Gewerbebetrieb der Rekurrenten durch Entziehung der enteigneten Grundfläche angeblich erleidet, für die Rekursentscheidung ganz außer Betracht zu bleiben hat, weil die Enteigneten im Verfahren erster Instanz, bloß vorgebracht haben, daß die Entziehung des Grundteiles sie wirtschaftlich sehr schwer treffe, dieser Schade jedoch dadurch gutgemacht wird, daß ihnen durch das Geldäquivalent für die enteignete Fläche die Möglichkeit geboten wird, sich ein gleichartiges Grundstück zu beschaffen.

Ist somit die Frage, ob der erste Richter die von niemandem und in keiner Beziehung angezweifelte Begutachtung der Sachverständigen auch in denjenigen Punkten, in denen erst jetzt die Berechnungsgrundlage vermißt wird, seinerseits annehmen durfte, bejahend zu beantworten, so ist das Rekursgericht noch weniger in der Lage, auf die Rekursausführungen einzugehen, soweit die Einwendungen und Erinnerungen gegen das Gutachten der Sachverständigen betreffen, weil dieselben gemäß § 28 des EEG. im Erhebungsverfahren vorzubringen sind, in zweiter Instanz daher nicht mehr berücksichtigt werden können.

Der Augenschein hat die Erhebungen nicht zu ersetzen, sondern lediglich zu vervollständigen und richtig zu stellen, wenn es der Partei nicht gelungen ist, bei den Erhebungen die entsprechende Darstellung der nach ihrer Ansicht maßgebenden tatsächlichen Verhältnisse zu erreichen. Nur in diesem Sinne ist der Augenschein als Ergänzung der Erhebungen zulässig, es geht aber nicht an, daß die Partei bei den Erhebungen sich stillschweigend verhalte, um dann hinterher ihre eigenen Unterlassungen auf dem Wege des Augenscheins zu sanieren. Es kann daher nicht die Rede davon sein, daß das Gericht nur die formalen Voraussetzungen des Gesuches zu prüfen habe, nicht aber auch berechtigt und verpflichtet sei, sich mit dem sachlicher Teile des Antrages zu befassen und denselben abzuweisen, wenn er mit dem gesetzmäßigen Zwecke unvereinbar ist.

Alle Vorbringungen müssen demnach im Zeitpunkte der kommissionellen Erhebungen bekanntgegeben werden, damit die Sachverständigen in der Lage sind, sie zu überprüfen. Anderenfalls wäre die Beiziehung von Sachverständigen, die der Bahnverwaltung schwere finanzielle Opfer auferlegt, überflüssig. Durch diese Grundsätze wird der Rekurs keineswegs zwecklos. Denn wenn bereits im Zeitpunkte der Begutachtung durch die Sachverständigen oder noch

Digitized by Google

vorher Einwendungen gemacht wurden und weder die Sachverständigen noch das Gericht diese Einwendungen berücksichtigt oder für stichhältig befunden hat, so kann eben im Rekurswege die Entscheidung des Obergerichtes herbeigeführt werden. Das Gleiche trifft zu, wenn der Richter von dem Gutachten der Sachverständigen abweicht und dies einer Partei nicht gerechtfertigt erscheint.

Über ergriffenen Revisionsrekurs hat auch der Oberste Gerichtshof in der Entscheidung vom 7. Juli 1914 den Standpunkt der beiden Untergerichte vollkommen gebilligt.

Die Eisenbahnen im Kriege*).

Von Geheimen Rat Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, k. k. Eisenbahnminister a. D., Mitglied des Herrenhauses.

Es steht wohl außer Zweifel, daß der Riesenkampf, der unserem Vaterlande durch die tückische Bosheit seiner Feinde aufgezwungen wurde, schon jetzt, wo wir noch inmitten des Weltkrieges stehen, Eindrücke und Erfahrungen zeitigt, die mit elementarer Gewalt dazu drängen, gar manche bisher landläufige, fast als selbstverständlich geltende Anschauungen auf ihre Stichhältigkeit zu prüfen und sich darüber klar zu werden, inwieweit sie sich angesichts der tief eingreifenden Erschütterung, die so viele Grundlagen unseres gewohnten kulturellen Lebens erlitten haben, noch weiter aufrechthalten lassen. Gilt dies schon, wie von berufenen Fachmännern in der Öffentlichkeit treffend ausgeführt wurde, von allen mit dem Internationalismus der letztverflossenen Jahrzehnte zusammenhängenden Bestrebungen, von der Überschätzung gewisser, das Leben als ästhetisches Problem auffassenden Richtungen in Kunst und Literatur, von der überwiegenden Betätigung egoistischer Triebe unter der Herrschaft einer rein materialistischen Weltanschauung, die gegenüber dem idealen und religiösen Aufschwung der Gemüter uns heute wie ein Anachronismus anmutet, so wird eine gleichartige Umwertung so vieler anderer eingewurzelten Begriffe und Voraussetzungen wohl nicht ausbleiben können. Es soll hier nicht auf die Wandlungen näher eingegangen werden, die als Folgen des Weltkrieges auf sozialem, wirtschaftlichem und verwaltungsrechtlichem Gebiete sich bereits fühlbar machen. Es genügt wohl der Hinweis auf einzelne offensichtliche Tatsachen, die sich als unmittelbare Wirkungen der durch den Krieg geänderten Verhältnisse geltend machen. So an Stelle des früheren leidigen politischen und nationalen Streites der unterschiedlose Zusammenschluß aller Stände und Klassen der Bevölkerung zu gleicher unbegrenzter Opferwilligkeit für Kaiser und Reich; die freiwillige Einschränkung des Wohllebens und der Luxusbedürfnisse; die Anpassung der gesamten, durch Hilfsfürsorge weitesten Umfanges ausgedehnten Verwaltungstätigkeit an den obersten Zweck des Gemeinwesens: die Rettung des Vaterlandes.

Dem leitenden Gedanken muß sich auch die Funktion der Verkehrsmittel unterordnen. Eisenbahnen, Kraftwagen, sonstiges Straßenfuhrwerk, Flugzeuge, Wasserfahrzeuge sowie das leistungsfähige Pferdematerial der Länder, aus denen das Heer seinen Bedarf zieht, stehen in erster Reihe der Heeresleitung zur Verfügung und sind für Zwecke des Zivilverkehrs nur insoweit benutzbar, als dies unbeschadet der Erfüllrng der militärischen Bedürfnisse statthaft ist. Der allem anderen vorgehende Dienst für den Kriegszweck tritt aber ganz besonders bei den Eisenbahnen durch militärische Leitung des Betriebes, Einstellung oder Beschränkung des Zivilverkehrs, bis zur Höchstleistung gesteigerte Inanspruchnahme für den Transport von Truppen und Heeresbedürfnissen hervor. Wichtige, die kriegerischen Aktionen mittelbar fördernde Dienste leisten die Bahnen auch durch die Herbeischaffung von Nahrungsmitteln dort, wo die gewöhnlichen Bezugsquellen versagen und für die Wegbeförderung der Bewohner aus den vom Feinde bedrohten festen Plätzen und Landesteilen.

Vom Anbeginn wurde die Wichtigkeit der Eisenbahnen als des modernen Massentransportmittels für militärische Zwecke erkannt. Schon in den Kinderjahren unseres Eisenbahnwesens sind Versuche, die Eisenbahnen zum Truppentransport zu verwenden, mit aneiferndem Erfolge unternommen worden. Die Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*), der die folgenden Mitteilungen zumeist auszugsweise entnommen sind, gibt darüber eingehenden Aufschluß.

Im März 1846 wurde auf der nördlichen Staatsbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein Bataillon von 900 Mann mit einem Zuge von Prag nach Wien, sodann auf ersterer ein Regiment von 1500 Mann samt Gepäck und Pferden in zwei Zügen von Prag nach Olmütz, wenig später ein Truppenkörper von 2000 Mann in zwei Zügen auf der Nordbahn von Ostrau nach Wien befördert. Schon im November 1850 ermöglichten die damals eingeleisigen und wenig leistungsfähigen Bahnlinien zur nördlichen Grenze beim Aufmarsch der Armeen gegen Preußen die Beförderung von 75.000 Mann, 8000 Pferden, 1800 Fuhrwerken und Geschützen und 4000 Tonnen Militärgut aus Wien und Ungarn mit der höchsten Tagesleistung von acht 120achsigen Zügen. Ungeachtet ansehnlicher, dem hingebungsvollen Diensteifer des Personals zu verdankenden Transportleistungen, insbesondere auf der Südbahn, machte sich während des Krieges im Jahre 1859 die im Zuge der Hauptlinie Wien-Nabresina-Verona-Mailand bestehende Lücke Nabresina-Casarsa in arger Weise fühlbar. Im Jahre 1862 wurde die Vorschrift für den Militärtransport auf österreichischen Eisenbahnen als Ergänzung und Erweiterung der im Dienstreglement enthaltenen Hauptbestimmungen erlassen. Sie enthält auch die Organisation der vom Kriegsministerium eingesetzten Zentralleitung für Transporte auf Eisenbahnen. Der Krieg vom Jahre 1866 bezeichnet einen Abschnitt in den Anstalten zur militärischen Benutzung der Eisenbahnen, indem damals von Seite Preußens zuerst den operierenden Armeen beigegebene militärische Eisenbahnformationen (Eisenbahn-Feldingenieurkorps) zur Verwendung gelangten. Österreichischerseits zeigten sich in diesem Doppelkriege gewaltige, trotz des vielfach noch mangelhaften Bahnnetzes staunenswerte Transportleistungen. Die Einleitungen für die militärischen Massentransporte standen, dank einer zweckmäßigen Organisation und umsichtigen Leitung, auf der Höhe der Situation. Die Bahnverwaltungen und das gesamte Personal bewährten ihre anerkannte Tüchtigkeit und Hingebung. Den Glanzpunkt dieser Leistungen bildete die in der Zeit vom 13. bis 26. Juli 1866 mit 118 Zügen anstandslos durchgeführte Beförderung der Hauptmasse der Südarmee (57.000 Mann, 10.500 Pferde, 2000 Geschütze und Fuhrwerke) von Italien nach Wien.

---

*) Mit freundlicher Bewilligung des Verfassers aus der „Österreichischen Volkszeitung“ vom 25. Dezember 1914 abgedruckt.

*) Jubiläumswerk des Österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins ; Verlag von Karl Prohaska, Wien und Teschen, 1898.

Digitized by Google

Das Jahr 1870, in dem die hervorragende Mitwirkung der deutschen Eisenbahnen sofort beim Kriegsbeginn namhaft zu dem siegreichen Erfolge des Feldzuges beitrug, brachte in Österreich die erste Organisation der Eisenbahntruppen durch zehn im Kriegsfalle zu errichtende Feldeisenbahnabteilungen sowie eine neue Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen. Die neuen Einrichtungen bewährten sich bei den durch die Okkupation Bosniens bedingten Militärtransporten wie auch hinsichtlich der Verwendung von fünf Feldeisenbahnabteilungen beim Bau der Bahnstrecke Dalja-Brod sowie bei der Wiederherstellung und Inbetriebsetzung der aufgelassenen Bahn Banjaluka-Doberlin in befriedigender Weise. 1883 wurde das Eisenbahn- und Telegraphenregiment errichtet, 1889 das Institut der Eisenbahnlinienkommandanten auch für den Frieden normiert, 1892 die Militärtransportvorschrift neu herausgegeben.

Unablässig war das Augenmerk der Heeresverwaltung auf die Vermehrung und Verbesserung der strategisch wichtigen Eisenbahnlinien gerichtet. Ihren Bemühungen ist es zu verdanken, daß die militärisch in Betracht kommenden Bahnen zu größerer Leistungsfähigkeit ausgestattet, teilweise mit Doppelgeleisen versehen und namentlich die Bahnverbindungen aus Ungarn und Galizien vermehrt wurden. Es darf nicht übersehen werden, daß die Anforderungen der Heeresverwaltung von den Regierungen beider Reichshälften bei den gesetzgebenden Körperschaften nachdrücklichst vertreten wurden und bei diesen am Enderfolge keinem Widerstand begegneten.

Die getroffenen Vorsorgen haben gewiß dazu beigetragen, daß die Monarchie in bezug auf die militärische Benutzbarkeit der Eisenbahnen nicht unvorbereitet vom Ausbruch des Weltkrieges betroffen wurde. Das Bahnpersonal hat, wie die vielen, den Bahnbediensteten der verschiedensten Rangstufen anläßlich der Kriegsereignisse verliehenen Allerhöchsten Auszeichnungen dartun, neuerdings seine dienstlichen und patriotischen Pflichten in hingebungsvollster Weise erfüllt. Die militärische Wichtigkeit der Eisenbahnen ist aber durch die nunmehr vorliegenden Erfahrungen in ein neues Licht getreten. Hindenburgs Siege werden nicht mit Unrecht neben der genialen Führung und der über alles Lob erhabenen Tapferkeit der verbündeten Heere dem dichteren Bahnnetze in den Grenzprovinzen zugeschrieben. Der deutsche Eisenbahnschaffner ist nach französischer Meinung im jetzigen Kriege an die Stelle des preußischen Schulmeisters von 1866 getreten. Nicht sowohl Hilfsmittel wirtschaftlicher und kultureller Friedenszwecke, die auch nebenbei für Truppentransporte oder sonstige militärische Bedürfnisse verwendbar sind — nein! vielmehr ein unentbehrliches, den Siegeserfolg großenteils verbürgendes, den wichtigsten technischen Hilfsmitteln der Kriegführung beizuzählendes Kriegswerkzeug sind die Schienenwege geworden. Ihre Ausgestaltung auf die volle Höhe der erreichbaren Leistungsfähigkeit ist nunmehr eine Forderung der Staatsräson, eine ernste, unabweisbare Pflicht der Regierung und Volksvertretung. Wohl dem Staate, der in dieser Hinsicht rechtzeitig vorgesorgt hat und sich nicht durch finanzielle Rücksichten abhalten ließ, sich schon im Frieden auch in dieser Hinsicht für den Krieg vorzubereiten. Die Anforderung kriegsmäßiger Ausgestaltung der militärisch wichtigen Bahnlinien und der Ergänzung des Bahnnetzes durch solche, wo sie noch fehlen — eine Anforderung, die sich vordem nur schüchtern hervorwagen durfte, um nicht Widerständen zu begegnen — erscheint heute als ein Gebot der staatlichen Selbsterhaltung, als ein kategorischer Imperativ der Staatspolitik.

CHRONIK.

Personalnachrichten betreffend Clubmitglieder. Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst zu verleihen: das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit der Kriegsdekoration taxfrei in Anerkennung hervorragender Dienstleistung vor dem Feinde: dem Oberst des Generalstabskorps Johann Straub; den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse mit der Kriesdekoration taxfrei in Anerkennung hervorragender Dienstleistung vor dem Feinde dem Obersten Hermann Wagner des Eisenbahnregiments, dem Oberstleutnant des Generalstabskorps Gustav Butterweck beim Etappen-Oberkommando, dem Major des Generalstabskorps Eduard Dittrich der Feldtelegraphenleitung Nr. 4; das Miltär-Verdienstkreuz dritter Klasse mit der Kriegsdekoration in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde: den Hauptleuten des Generalstabskorps: Artur Peyrek der Feldtelegraphenleitung Nr. 1, Ernst Mégay und Josef Fleischer, beide beim Etappen-Oberkommando.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst den Nachbenannten die Bewilligung zur Annahme und zum Tragen des ihnen von Sr. Majestät dem Deutschen Kaiser verliehenen Eisernen Kreuzes zu erteilen, und zwar für die zweite Klasse dem Major des Generalstabskorps Karl Ritter Plentzner v. Scharneck, dem Major Josef Putz, überkomplett im Eisenbahnregiment, zugeteilt dem Generalstabe, dem Hauptmann des Generalstabskorps Ernst Mégay.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 13. Dezember 1914 in Anerkennung hervorragend pflichttreuen Verhaltens vor dem Feinde dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Siegmund Rösler und dem Titularinspektor der österreichischen Staatsbahnen Stephan Sabinski das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes, ferner dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Stanislaus Wisniewski das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen geruht.

Vom Armeeoberkommando wurde in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde den nachgenannten Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen, und zwar dem Oberkondukteur Julian Blicharski sowie den Lokomotivführeranwärtern Peter Prycun und Josef Kulikowski die silberne Tapferkeitsmedaille erster Klasse, weiter den Kondukteuren Anton Sawaryn, Ludwig Smotry, Eduard Wojciechowski und Josef Pittner sowie dem provisorischen Lokomotivheizer Andreas Michalkow und dem Stationsarbeiter Josef Jarosz die silberne Tapferkeitsmedaille zweiter Klasse verliehen.

Seine Majestät der Kaiser geruhte allergnädigst zu verleihen: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes dem Schiffskapitän

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Red.

Digitized by Google

Leo Buchberger, zugeteilt beim Chef des k. u. k. Feldtransportwesens. Weiters geruhten Se. k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Eugen auf Grund der höchstihm von Sr. k. u. k. Apostolischen Majestät allergnädigst übertragenen Befugnis dem Dampfbootsteuermann erster Klasse Stephan Csikos die goldene Tapferkeitsmedaille zu verleihen und dieselbe dem Genannten persönlich auf Sr. Majestät Schiff „Bodrog" an die Brust zu heften. Sr. Majestät König Ludwig III. von Bayern geruhten dem gegenwärtig zur Kriegsdienstleistung eingerückten Oberinspektor Georg Paul den Militärverdienstorden vierter Klasse mit Schwertern und dem ebenfalls zur Kriegsdienstleistung eingerückten Diurnisten Hermann Alfermann das Militärverdienstkreuz zweiter Klasse mit Schwertern allergnädigst zu verleihen. Der Direktor der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hofrat Czatary fügt der Verlautbarung dieser Auszeichnungen im Dienstblatte der Gesellschaft folgende schöne Worte hinzu: Die große Reihe Allerhöchster Auszeichnungen, die seit Kriegsbeginn unseren im Norden und Süden, im Westen und Osten heldenmütig kämpfenden Angestellten allergnädigst verliehen wurden, beweisen neuerlich, in welch vorbildlicher Weise die Notwendigkeit treuester Pflichterfüllung und selbstloser Hingabe an die übertragenen Aufgaben von unseren Beamten erkannt wurde. Wir sind überzeugt, daß dieser Gedanke unsere Angestellten auch in all den kommenden Zeiten freudig beseelen und zu neuen Leistungen anfeuern wird. — Bemerkenswert ist, daß seit Beginn des Krieges schon 26 Allerhöchste Auszeichnungen an die auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen befindlichen Angestellten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verliehen wurden.

Seine k. und k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 19. Dezember d. J. im Sinne des § 1 des Anhanges zu den Statuten zu verleihen geruht: das Ehrenzeichen zweiter Klasse vom Roten Kreuze: als Förderer: dem Inspektor der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen Julian v. Sloninka in Doboj und mit Entschließung vom 15. Dezember v. J. die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Steuerverwalter Anton Gellen in Eger, dem Revidenten des Eisenbahnministeriums Ludwig Hassan in Wien, dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Nestor Pawelczak in Wien, dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Franz Kornherr in Pardubitz, dem Stationsleiter der österreichischen Staatsbahnen Artur Maurer v. Kronegg in Süßenbrunn, dem Oberrevidenten der Nordwestbahn-Direktion Franz Werner in Wien, dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Josef Wizdalek in Königliche Weinberge.

Kriegshilfstätigkeit der A. T. E.-Bediensteten. Auf eine Anregung vom 18. August 1914 wurde für den Bereich der A. T. E. im Monate August 1914 ein „Kriegshilfsausschuß der A. T. E.-Bediensteten" zur Sammlung und Verwaltung freiwilliger Kriegshilfsspenden der Bediensteten gebildet. Die Spenden sollen einerseits in Form monatlicher Zuwendungen an die einzelnen „Zweigvereine des Roten Kreuzes" und an die allgemeinen Kriegshilfsausschüsse im Zuge gesellschaftlicher Linien der Allgemeinheit zugute kommen, andererseits zur Bildung eines Grundstockes dienen für die Linderung etwaiger Notlage verwundeter oder aus dem Felde zurückkehrender, für den Eisenbahndienst minder geeignet oder ungeeignet gewordener Bediensteten der A. T. E. und deren Angehörigen sowie der Angehörigen der auf dem Felde der Ehre gefallenen Kameraden.

Bis einschließlich Dezember 1914 sind an freiwilligen Abgaben von den Dienstbezügen an den Kriegshilfsausschuß eingegangen: K 22.783. Hievon wurden abgeführt: an Zweigvereine des Roten Kreuzes K 5188, an allgemeine Kriegshilfsausschüsse K 4780. Nach Abzug bereits geleisteter Unterstützungen (rund K 1300) und des Aufwandes für die Beschaffung von Wäsche und Wollsachen (rund K 1200) besteht gegenwärtig ein Grundstock für künftige Unterstützungen von rund K 10.000. Die Sammlung wird fortgesetzt.

Für die gleichen Zwecke hat die Vereinigung der Werkstättenarbeiter außerdem K 1200 aufgebracht und teilweise verwendet.

Im September 1914 hat sich eine freie Vereinigung der Frauen und Töchter der A. T. E.-Bediensteten gebildet, welche sich zur Aufgabe gestellt hat, teils aus eigenen Beiträgen (bisher über K 1000) teils aus dem vom Kriegshilfsausschusse zur Verfügung gestellten Bargeld Stoffe und Wolle zur Selbstanfertigung von Wäsche und Kälteschutzmitteln für spitalverpflegte oder noch im Felde stehende Soldaten zu beschaffen. Diese Vereinigung hat bisher unter vielen anderen Sachen als Federoberbetten samt Bezügen (14), Leintücher, Schwitzer, Leibbinden, Hals-, Knie- und Brustwärmer, Wadenstutzen, Handschuhe und Fäustlinge, Armtragbinden und zahlreichen gebrauchten Wäschestücken dem Zwecke an neuen Sachen zugeführt: 370 Federkopfpölster samt Bezügen, 390 Hemden, 452 Unterhosen, 195 Paar Socken und Fußlappen, 181 Schneehauben, 143 Paar Pulswärmer, 195 Handtücher, 120 Taschentücher, 30 Kamelhaardecken.

Für Liebesgaben zu Weihnachten wurden unter den Bediensteten nebst vielen Sachspenden K 675 gesammelt und hievon für die heimischen Infanterieregimenter Nr. 42 und Nr. 92 und das Landsturm-Infanterieregiment Nr. 9 acht Weihnachtskisten ausgerüstet und abgesandt.

Auf die Kriegsanleihe zeichnete der Verein der Beamten der A. T. E. für seine Mitglieder K 31.500, aus Vereinsmitteln K 2000; die älteren Vereine der „Lokomotivführer" K 7500, der „Lokomotivheizer" K 10.000, der „Kondukteure" K 15.000 aus Vereinsmitteln.

Von den vom „Komitee für Kriegshilfe der Eisenbahner in Wien" herausgegebenen Eisenbahnerabzeichen hat der Kriegshilfsausschuß der A. T. E.-Bediensteten 3000 Stück fest übernommen.

Vorsitzender des Kriegshilfsausschusses ist Oberinspektor Dr. Karl Wisgrill.

Die bisherigen Ergebnisse der 5 Uhr Teegesellschaft im Club für Kriegsfürsorgezwecke. Daß die Einführung der 5 Uhr-Teegesellschaften in unser Clubleben sich ganz trefflich bewährt hat, zeigen die bisherigen Ergebnisse.

Die Einnahmen und Ausgaben stellen sich wie folgt:

1914	Einnahmen:	K
12. Nov.	Erlös bei dem Damentee am 12./11.	64.—
19. „	„ „ „ „ „ „ 19./11.	59.46
26. „	„ „ „ „ „ „ 26./11.	64.40
3. Dez.	„ „ „ „ „ „ 3./12.	75.60
10. „	„ „ „ „ „ „ 10./12.	59.80
17. „	„ „ „ „ „ „ 17./12.	54.10
29. „	„ „ „ „ „ „ 29./12.	76.80
	Summe der Einnahmen . . .	454.16
	hievon die Ausgaben . . .	226.18
bleibt Reinertrag		227.98

Digitized by Google

1914	Ausgaben:	K
12. Nov.	Materialausgaben inkl. Tabak, Hülsen, Stopfmaschinen, Stricknadeln, Regiebeitrag	30.35
19. „		40.18
26. „		24.23
3. Dez.		40.82
10. „		33.39
17. „		20.08
29. „		37.13
	Summe der Ausgaben . . .	226.18

Von dem Reinertrage wurden bisher K 100 an das k. k. Kriegsfürsorgeamt für „Weihnachten im Felde“ abgeführt, der Rest von K 127.98 wird demnächst abgeführt werden. An die k. k. Tabakregie wurden für die Verwundeten bereits 6600 Zigaretten abgeliefert, 1800 Stück liegen schon wieder bereit. An das Kriegsfürsorgeamt wurden ferner bis 31. Dezember 1914 abgeliefert: 39 Schneehauben, 19 Paar Wadenstutzen, 17 Paar Pulswärmer, 24 Paar Socken, 3 Paar Fäustlinge, 4 Paar Kniewärmer, 19 Shawls, 2 Ohrenschützer und 5 Leibl. Am 31. Dezember 1914 war wieder ein Vorrat von 4 Schneehauben, 6 Paar Wadenstutzen, 5 Paar Pulswärmern, 2 Paar Fäustlingen, 1 Paar Kniewärmer, 4 Shawls, 1 Ohrenschützer und 1 Paar Übersocken vorhanden. Zum Gelingen dieser Veranstaltung haben durch Spenden wesentlich beigetragen: Frau Arnold: 1 Ulmerkuchen; Frau Bukowski: Vanillekipfel; Frau Koch: Tee, 2 Kuchen; Frau Kövesdy: Zuckerkipfel; Frau Kupka: Sandwiches; Herr Staatsbahnrat Dr. Leipen: $^1/_2$ *kg* Tabak und 1000 Hülsen; Herr Hofrat Prinz: Lebkuchen; Frau Proch: 5 *kg* Würfelzucker; Frau Schumy: 1 Flasche Rum; Frau Wengraf: 5000- Zigaretten; Fräulein Irma v. Wittek: Cabos und Teebäckerei; Frau Woitischek: 2 Kuchen, Patiencebäckerei, Butter, Schinken.

Durch Vorträge und Vorführungen haben die Gesellschaften erfreut:

3. Dezember 1914: Ing. Hermann Hüller: „Die Stricktätigkeit“. Gedicht von Lippert.

10. Dezember: Vorträge des „Urbanquartett“ des Gesangvereines österr. Eisenbahnbeamten.

10. Dezember 1914: Dr. Richard Plattensteiner, Vortrag „Kriegslieder“.

19. Dezember 1914: Komponist Karl Führich, Klavierkonzert; Leopold Föderl, Violinvorträge; Karl Brabetz, Gesangvorträge; Theodor Weiser, ernste und heitere Vorträge.

Als Präsidentin des Damenkomitees wirkt bekanntlich unermüdlich Fräulein Irma v. Wittek.

Die Wiener städtische Straßenbahn im Dienste des Krieges. Wie alle Verkehrsunternehmungen der Gemeinde Wien, so wurde auch die städtische Straßenbahn in den Dienst der Kriegsfürsorge gestellt. In erster Linie wird sie zur Beförderung der Verwundeten verwendet. Bis zum 15. Dezember wurden rund 3800 Fahrten von den Bahnhöfen bis in die Spitäler durchgeführt. Dafür standen mehr als 60 Straßenbahnwagen, die für diesen Zweck neu eingerichtet wurden, zur Verfügung. Die Ausstattung verursachte der Gemeinde nicht geringe Kosten, da die Wagen auch mit Winterschutz versehen werden mußten. Außerdem stellte die Straßenbahn zahlreiche Automobile in den Dienst der Verwundetenbeförderung, und zwar 102 Personenautos, 25 Autoomnibusse und 4 Sanitätsautos. Diese Automobile sind nach Entwürfen des Direktors der Straßenbahnen Ingenieurs Spängler zu modernen, allen sanitären Anforderungen entsprechenden Sanitätsautomobilen und zu Automobilen für die Kranken- und Verwundetenbeförderung umgebaut worden. — Auch für die Beförderung der leichter verwundeten Mannschaften, dann der Wiederhergestellten, die auf den verschiedenen Bahnhöfen einlangen, hat die Gemeinde vorgesorgt. Diese Mannschaften werden durch die Bahnhofkommanden mit Freikarten für die Straßenbahn beteilt, die die Gemeinde der Militärbehörde zur Verfügung gestellt hat. Bis jetzt dürften ungefähr 40.000 solcher Freifahrscheine zur Ausgabe gelangt sein.

In großzügiger Weise kommt die Gemeinde der Militärverwaltung in bezug auf Freifahrten für Personen des Mannschaftsstandes entgegen. Von Ende Juli bis 25. Oktober ward den Personen des Mannschaftsstandes sowie den Vorzeigern einer Einberufungskarte die freie Fahrt gestattet. Schon zu dieser Zeit haben auch die meisten militärischen Vereine, deren Mitglieder zu Lokaldiensten herangezogen wurden, die freie Fahrt auf der Straßenbahn genossen. Zählungen haben ergeben, daß in diesem Zeitraume täglich etwa — 120.000 Personen die freie Fahrt beansprucht haben. Nebenher wurden noch etwa 2000 Sonderfahrten für das Militär geleistet. Da diese fast gänzlich unbeschränkten und unkontrollierten Freifahrten zu vielen Unzukömmlichkeiten geführt haben, wurde seit 25. Oktober die Freifahrt für Militärpersonen durch ein Übereinkommen mit der Militärbehörde geregelt. Es wurden bis zum 15. Dezember ungefähr 6500 Netzkarten und 7000 Streckenkarten ausgegeben. Weiter sind bis 15. Dezember 2000 Sonderwagenfahrten für die Truppenbeförderung und den Abbeförderung von wieder genesenden Soldaten geleistet worden. An die Vereinigungen, die militärischen Charakter tragen, wurden 5690 Freikarten ausgegeben. Reichlichst bedacht mit Freifahrtscheinen für die Verwundeten werden auch die Spitäler. Sie bekommen monatlich nicht weniger als 100.000 Fahrscheine. Das Labedienstpersonal, die Hilfslegion und die freiwilligen Feuerwehren werden monatlich mit 48.000 Fahrscheinen bedacht.

Weiter war die Straßenbahn im Dienste der Kriegsleistungen zu nicht wenig kostspieligen Neuherstellungen von Geleiseanlagen usw. gezwungen. So wurde ein neues Geleise zum Nordwestbahnhofe gelegt. Insgesamt kosteten diese Anlagen K 360.000. Für Lagerungszwecke stellte die Straßenbahn mehrere Wagenhallen der Militärverwaltung zur Verfügung.

Gleich zu Beginn des Krieges hat die Straßenbahndirektion Notstandsarbeiten ausgeschrieben. Als solche Bestellungen wurden vergeben:

Heizanlagen für 480 Wagen . . .	Kosten	K	29.100
Umwicklung von 444 Anker der Motore	„	„	141.858
Elektrische Ausrüstung für 100 neue Wagen	„	„	1,064.581
Herstellung von Entstaubungsanlagen	„	„	14.701
„ „ neuen Uniformen .	„	„	90.000
Daher wurden insgesamt für Notstandsarbeiten		K	1,340.240

ausgegeben.

Eine weitere Kriegsdienstleistung erwuchs der Straßenbahn schließlich aus der Obsorge für die Approvisionierung Wiens. Aus Stammersdorf verfrachtete sie sowohl Gemüse als Milch. Bis anfangs Dezember wurden mit der Straßenbahn 16.822 *t* Gemüse von Stammersdorf nach Wien zum Naschmarkte gebracht. Ferner werden von Stammersdorf täglich 500 bis 700 Kannen Milch nach Wien-Augartenbrücke befördert. Die städtischen Straßenbahnen entfalten somit eine vielseitige segensreiche Tätigkeit im Interesse der Krieger wie der Bevölkerung der Stadt.

Einführung der Luftdruckbremse bei Güterzügen der kgl. preußischen Staatsbahnen. Um den zeitweise, namentlich im Frühjahr und Spätherbst, trotz der großen Vermehrung des Wagenparkes, chronisch auftretenden Güterwagenmangel durch Beschleunigung des Wagenumlaufes nach

Digitized by Google

Möglichkeit zu beseitigen, tragen sich die preußische Eisenbahnverwaltung schon lange mit der Absicht, nicht allein die Eilgüterzüge, sondern auch die reinen Kohlen-, Koks- und Leerzüge mit höherer Geschwindigkeit als bisher, in Zukunft mit 50 bis 60 *km* stündlich, fahren zu lassen. Damit aber auch die nötige Sicherheit gewährleistet wird und die langen Züge, wenn erforderlich, auch so schnell wie möglich zum Halten gebracht werden können, ist die Ausrüstung der dafür in Frage kommenden O-Wagen mit einer durchgehenden Luftdruckbremse erforderlich, so daß die Bedienung der Handbremsen durch die Schaffner in Wegfall kommt und die Bremsung des ganzen Zuges durch den Lokomotivführer erfolgen kann. Versuchsweise verkehrt, um die Luftdruckbremse auch bei den Güterzügen nach und nach einzuführen, seit dem 1. Mai d. J. im Bereich der Eisenbahndirektionen Breslau, Kattowitz und Posen der dem Kohlen- und Kokstransport für die Gasanstalten Berlin-Gitschiner Straße dienende Durchgangsgüterzug 7662 vom oberschlesischen Grubenrevier über Gleiwitz, Groschowitz, die Güterschleppbahn über Karlsmarkt, Brockau, Sagan nach Berlin, der 1800 *t* schwer, mit Luftdruckbremse gefahren und beschleunigt durchgeführt wird. Ebenso werden die leeren Wagen nach sehr kurzer Ausladefrist, so schnell wie möglich wieder in einem besonderen Fahrplan mit hoher Geschwindigkeit und wenigen nur kurzen Aufenthalten von Berlin nach Oberschlesien zurückbefördert. Die für diesen Zug bestimmten Wagen (80 neue O-Wagen, offenen Kohlenwagen, von 20 *t* Laderaum) sind sämtlich mit der Knorrschen Luftdruckbremse und -leitung ausgerüstet. Der neue Wagen ist als Spezialwagen für den Kohlentransport zwischen Gleiwitz und Berlin-Rummelsburg bestimmt und gehört zur Eisenbahndirektion Essen. Bei allen Güterzügen, namentlich bei denen Wagen aus dem Auslande in Frage kommen, wird zugleich mit der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit eine Einführung der Luftdruckbremse sobald noch nicht möglich sein, da zum Beispiel die österreichischen und ungarischen Staatsbahnen über die Versuche und Erhebungen noch nicht hinausgekommen sind, und im übrigen die automatische Vakuumbremse (eine Luftleerbremse) von Hardy aller Wahrscheinlichkeit nach bei den Güterzügen einführen werden, während die preußische Staatsbahn der Luftdruckbremse von Knorr den Vorzug gibt. Durch Einführung der Luftdruckbremse bei einem Teil der nur im Inlande verkehrenden Güterzüge wird trotz der bedeutenden Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit nicht allein die Betriebssicherheit gefördert, sondern es wird auch, da die Güterzugschaffner (Bremser) dann in Wegfall kommen und nur zwei Wagenaufseher an solch einem Zuge erforderlich sind, auch Personal gespart.

Betriebsergebnisse der Austro-Americana im Jahre 1913. Die Austro-Americana in Triest hat im Geschäftsjahr 1913 einen Bruttogewinn von K 8,923.430 erzielt. Nach Abzug der Abschreibungen, der Versicherungsprämien, der Beiträge zum Versicherungs- und Marineunterstützungsfond und der Anleihezinsen verblieb ein Reingewinn von K 2,539.457, der eine 8%ige Dividende ermöglichte. Befördert wurden im ganzen 1,094.487 *t* gegen 1,014.349 *t* im Jahre 1912 und 99.635 Passagiere gegen 101.670 Passagieren im Jahre 1912. Der Gesamtmeilendurchlauf der eigenen Dampfer betrug 1,604.997 gegen 1,577.775 im Jahre 1912. Die Auslagen für gecharterte Schiffe betrugen K 2,900.000 Chartergelder. An Betriebsausgaben und für Neubauten wurden im Inlande 32 Millionen Kronen ausgegeben. Einschließlich der bereits begonnenen Neubauten besteht die Flotte der Austro-Americana aus 34 Ozeandampfern, 3 Küstendampfern, 1 Kühldampfer, 4 Schleppdampfern, 1 Dampfbarkasse, 1 Motorboot und 32 Leichterschiffen mit einem Gesamtbruttotonnengehalt von 217.908 *t*.

LITERATUR.

Niederösterreichischer Amtskalender 1915. Preis K 5. Nach authentischer Quellen zusammengestellt, ist dieses in den weitesten Kreisen einer von Jahr zu Jahr steigenden Anerkennung sich erfreuende Jahrbuch soeben, neuerdings erweitert, im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zur Ausgabe gelangt. Der nunmehr vorliegende L. Jahrgang enthält nebst dem als Taschenkalender zu verwendeten Kalendarium und der genealogischen Stammtafel des Allerhöchsten Kaiserhauses einen ausführlicheu Schematismus des Allerhöchsten Hofstaates, der legislativen Körperschaften, der gemeinsamen und der österreichischen Ministerien und Zentralstellen, eine Übersicht aller übrigen Zivil-, Militär- und kirchlichen Behörden und Anstalten der Monarchie, Bosniens und der Herzegowina sowie der Truppen und Heeresanstalten, die Rangeinteilung und das Gehalts- und Pensionsschema der k. k. gemeinsamen und der österreichischen Zivilstaatsbeamten, dann das Gagenschema der Offiziere und Militärbeamten, endlich den gesamten Personalstand aller Gemeindevertretungen, Unterrichts-, Humanitäts- und Krankenanstalten Niederösterreichs. Als wertvoller, auch weiteren Kreisen wohl sehr erwünschter Behelf ist auch dem vorliegendem Jahrgange eine politisch-administrative Karte des Landes Niederösterreich beigegeben. Durch seinen reichen Inhalt trägt der vorliegende Jahrgang, dessen Angaben bis zum Druckbeginn ergänzt und richtiggestellt sind, den Bedürfnissen der weitesten Kreise Rechnung. Auf den übrigen, ungemein umfassenden Inhalt kann Raummangels wegen nicht weiter eingegangen werden.

„Güldners Kalender für Betriebsleitung und praktischen Maschinenbau“, Ausgabe für Österreich-Ungarn. Verlag H. A. Ludwig Degener in Leipzig. 2 Teile. 900 Seiten mit zirka 500 Abbildungen und vielen Tabellen in 2 Bänden oder in einem Bande gebunden. In Leinen M 3.—, in Brieftaschenlederband M 5.—. Um der Praxis dauernd einen zuverlässigen Ratgeber in allen Fragen der Betriebsleitung und des praktischen Maschinenbaues zu bieten, wird die alljährliche Ausgabe von „Güldners Kalender für Betriebsleitung und praktischen Maschinenbau“ durch wesentliche Ergänzungen und Änderungen stets auf der Höhe erhalten. Veraltete Angaben sind durch neue, die dem heutigen Stand der Technik entsprechen, ersetzt worden. Insbesondere wurden die „Mechanik“ und die „Elektrotechnik“ umgearbeitet. Das so wichtige Gebiet der „Lokomobilen“ wurde ergänzt, ebenso das über „Triebwerke“. Ferner sind dem Kapitel über „Metallbearbeitung“ Zahlentafeln und graphische Darstellungen zur Bestimmung der Umlaufzahlen bei gegebenem Durchmesser und bei bestimmter Schnittgeschwindigkeit eingefügt worden. Der Abschnitt über „elektrische Beleuchtung“ ist der Neuzeit entsprechend umgestaltet worden.

Nach wie vor zeichnet sich der „Güldner“ durch eine äußerst geschickte und klare, aber dennoch knappe Darstellungsweise seines umfangreichen Stoffes aus. Überall ist eine präzisere Fassung angestrebt worden, weil er auch als Lehr- und Nachschlagebuch an gewerblichen Schulen gelten soll. Wir können den Kalender daher allen Interessenten, die irgendwie an betriebsleitender Stelle oder zu Maschinen jeder Art in Beziehung stehen, nur bestens empfehlen.

CLUBNACHRICHTEN.

Unsere Silvesterfeier. An Stelle der alljährlichen Feier der Jahreswende in gemietetem Saale, bei lustigen Vorträgen, bei Wein, Punsch und übersprudelndem Frohsinn versammelten sich heuer unsere Klubmitglieder mit ihren Damen in den eigenen Räumen, bei emsiger Arbeit, am Nachmittage des 29. Dezember, um dem scheidenden Jahre Valet zu sagen und Wünsche für das

Digitized by Google

kommende Jahr auszutauschen. Aber dieser Wechsel war kein schlechter Tausch! Unser schöner Vortragssaal, voll von freundschaftlich miteinander verkehrenden Familien, förmlich eine Familie bildend, überall fleißige Damenhände, junge Mädchen den Tee und Bäckereien anbietend, und auf dem Podium Berge fertig abgelieferter Bekleidungsstücke für unsere Soldaten! Zur freudigen Überraschung erscheint Se. Exzellenz der Eisenbahnminister und betrachtet, sichtlich erfreut, die mit kleinen Christbäumen geschmückten Tische und die angeregte Gesellschaft. Künstlerisch erfreute alle der Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten, vor allem Tonkünstler Karl Führich am Klavier; Herr Leopold Föderl spielte ein Violinkonzert, Herr Karl Brabetz bot Gesangvorträge, während Vortragsmeister Theodor Weiser eigene Dichtungen ernsten und heiteren Genres zum Vortrage brachte. Das Verdienst, den Eisenbahngesangverein den Teeabenden des Club zugeführt zu haben, gebührt außer Herrn Architekten Kovacs und Gemahlin Frau Hansi Renn, welche Damen stets darauf bedacht sind, daß eine große Tafelrunde des Eisenbahngesangvereines sich bei uns einfindet. Stürmischer Beifall dankte den Künstlern für den schönen Genuß, den sie den andächtig lauschenden Zuhörern darboten. Zwischen den musikalischen Vorträgen bestieg unser Präsident, Exzellenz Dr. v. Wittek, das Podium und hielt an die Anwesenden nachfolgende Ansprache:

Hochverehrte Damen und Herren! Gestatten Sie mir, daß ich Sie, soweit dies nicht schon persönlich geschehen ist, herzlichst begrüße und willkommen heiße. Ich begrüße insbesondere Seine Exzellenz den Herrn Eisenbahnminister Baron Forster, der die große Güte hatte, uns durch sein Erscheinen auszuzeichnen. Ich danke Sr. Exzellenz wärmstens für die dem Club hiedurch erwiesene Ehrung. Ich brauche mich wohl nicht über die Gründe zu verbreiten, die die Clubleitung veranlaßten von der sonst üblichen, solennen Silvesterfeier abzusehen. Sie alle kennen diese Gründe, Sie fühlen sicher alle gleich der Clubleitung, daß wir an einem solchen solennen Feste doch nur mit halben Herzen teilnehmen könnten. Unsere Gedanken und Gefühle weilen jetzt wohl anderwärts. Sie erheben sich vor allem zu unserem Allergnädigsten, hartgeprüften Kaiser und Herrn und wir wollen hoffen, daß alle Sorgen und Kümmernisse, die im hohen Alter über Ihn hereinbrachen, gemildert und ausgeglichen werden durch die innige und hingebungsvolle Liebe aller seiner Untertanen, die unter den gegenwärtigen Umständen, wenn möglich noch stärker, noch heißer zu Ihm dringt, in Seinen schweren Tagen. Ein Wunsch ist es, der uns alle erfüllt, daß es Seiner Majestät beschieden sein möge, nach siegreicher Beendigung des furchtbaren Krieges noch lange Jahre des Friedens zu genießen und die segensreiche Entwicklung seiner Völker zu fördern. (Stürmischer Beifall, lebhafte Zustimmung.) Unsere Gedanken weilen auch an den Grenzen des Landes bei unseren Kollegen, lieben Freunden, die im eisigen Schützengraben, im gegnerischen Feuer, auf einsamer Feldwache den Gefahren des Krieges, den Entbehrungen und Strapazen eines Winterfeldzuges ausgesetzt, ihr Leben einsetzen für Kaiser und Vaterland. Ihnen wenden sich unsere Gedanken zu, ihnen möge mit Gottes Hilfe beschieden sein, einen endgültigen, entscheidenden Sieg über tückische, übermächtige Feinde, die unser Land bedrohen, zu erringen. Von diesen Gefühlen beseelt, hat die Clubleitung zu Beginn der Saison die Anregung gegeben, unsere Veranstaltungen unter das Zeichen der Kriegsfürsorge zu stellen und auch die heutige Silvesterfeier zeigt diese Eigenart. Eine Eigenart für die die Clubleitung, Ihnen, meine sehr verehrten Damen, nicht genug danken kann.

Sie haben diese von uns angeregte Idee von allem Anfang an mit großer Opferfreudigkeit, mit jener Ihnen eigenen Lebhaftigkeit, die wir stets hoch zu schätzen wußten, aufgenommen. Ihr emsiger Fleiß, den Sie bei den zahlreich besuchten Strickabenden entwickelten, schuf bereits eine ansehnliche Menge von Kälteschutzmitteln, die wir der Kriegsfürsorge zuwenden, viele Tausende von Ihnen gestopfter Zigaretten bringen den verwundeten Kriegern freudige Zerstreuung, angenehme Erfrischung. Für diese Tätigkeit, für Ihre wertvolle Unterstützung sei Ihnen meine sehr geehrten Damen, unser wärmster Dank dargebracht. (Starker Beifall.) Wenn wir auf das nunmehr ablaufende Jahr zurückblicken, so können wir mit Befriedigung feststellen, daß trotz der widrigen äußeren Umstände unsere Clubtätigkeit im ganzen und großen aufrecht erhalten werden konnte. Die erste Hälfte des Jahres war ausgefüllt mit den Vorbereitungen und der Durchführung des Umbaues und der Neueinrichtung unserer Klubräume, und als sie nach Ablauf des Sommers fertig waren, da stellten wir sie, wie bereits erwähnt, zunächst für Zwecke der Kriegsfürsorge zur Verfügung. Allen jenen, die sich den zeitraubenden und schwierigen Arbeiten der Erweiterung und Neueinrichtung unseres Clubheims selbstlos widmeten, dem verdienstvollen Wohnungskomitee, sei unser herzlichster Dank gesagt. Aber auch unsere übrigen Ausschüsse waren an der Arbeit, und jeder in seinem Wirkungskreise traf rührige Vorbereitungen für den Beginn der Saison. Muß auch schon wegen der Abwesenheit vieler Kollegen, die die Pflicht zu den Fahnen rief, zunächst die Clubtätigkeit naturgemäß eine gewisse, wenn auch nicht wesentliche Einschränkung erfahren, so wollen wir um so fester zusammen halten in dem sicheren Vertrauen, in der unerschütterlichen Zuversicht, daß uns nach siegreicher Beendigung des Krieges wieder ungetrübte Arbeit gegönnt sein wird, um die Bestrebungen unserer Vereinigung zu fördern. Die idealen Ziele, Hebung des Standesbewußtseins, Erweiterung unserer Fachbildung durch gediegene Vorträge, Pflege vornehmer Geselligkeit durch Veranstaltungen von Ausflügen und künstlerisch hochstehenden Vergnügungsabenden, werden wir weiter verfolgen und zu gedeihlicher Entfaltung bringen.

Hier sei es mir gestattet, den Künstlern, die durch ihre Vorträge den heutigen Abend verherrlichten, den besten Dank für ihre freundliche Mitwirkung zu sagen. Ich danke insbesondere dem Komponisten Herrn Führich, ferner den Mitgliedern des uns eng befreundeten Eisenbahngesangvereines, den Herren Föderl und Brabetz, sowie dem Vortragsmeister Herrn Weiser. Ich finde in dem zahlreichen Besuch und dem Beifall, den diese Veranstaltung fand, den schönsten Lohn für unsere Bemühungen, unseren Mitgliedern und Gästen im neuen Clubheim Gelegenheit zu zwangloser Geselligkeit zu bieten, und wollen Sie sich versichert halten, daß wir auch in Zukunft in gleichem Sinne bemüht sein werden. Die bevorstehende Jahreswende bietet naturgemäß den Anlaß, einen Blick nach vorwärts zu tun und uns darüber klar zu werden, welche Gefühle jetzt alle Herzen bewegen. Es ist das, wie bereits angedeutet, der eine innige und heiße Wunsch, daß sich die Lage in Bälde zum Wohle und Heile des geliebten Vaterlandes wenden möge und wenn dann Ruhe und Friede eingekehrt sein wird in Österreichs Gauen, dann wird es auch unserem Club gegönnt sein, wieder seine regelmäßige Tätigkeit aufzunehmen, fortzuarbeiten nach erprobten Grundsätzen an seiner gedeihlichen Entwicklung. Und so wünsche ich Ihnen, meine verehrten Anwesenden, wenn auch ohne den sonst üblichen Punsch und ohne anzustoßen, darum aber nicht minder herzlich ein glückliches neues Jahr, möge 1915 Ihnen die Erfüllung aller Ihrer Wünsche und nur Gutes und Angenehmes bringen, der Club österr. Eisenbahnbeamten aber, er erstarke, blühe und gedeihe! Prosit!

Als sich der langandauernde, lebhafte Beifall, der dieser Rede folgte, gelegt, erhob sich unwillkürlich alles von den Plätzen, denn jeder, der unseren verehrten Chordirektor Führich zum Klavier treten sah, wußte, was jetzt folgen wird: die Volkshymne. Und schon brausten die erhabenen, ernsten Klänge dieser einzigen Tondichtung, von allen Anwesenden begeistert mitgesungen, durch den Saal, und unter Hoch, Hurrah und Heil wechselte man die Neujahrswünsche; aber man hörte eigentlich nur einen Wunsch: Heil und Sieg unserem Vaterlande! — Dies war die heurige Silvesterfeier unseres Club, die sich wegen ihrer Würde und Familiarität allen Anwesenden tief in das Gedächtnis geprägt hat.

Bericht über die Clubversammlung am 5. Jänner 1915. Der Präsident Exzellenz Dr. Ritter v. Wittek eröffnete die zahlreich besuchte Versammlung mit einer Begrüßung der Anwesenden und teilte sodann Folgendes mit:

„Seit der letzten Clubversammlung ist als wirkliches Mitglied beigetreten Herr Inspektor Adolf Falb, und den Wiedereintritt hat angemeldet Herr Igo Poeschko, Oberinspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die bisherigen Teeabende haben bei Einnahmen von K 454.16 und Ausgaben von K 226.18 einen Reingewinn von K 227.98 ergeben, wovon K 100 als Spende für unsere Armee „Weihnachten im Felde" gewidmet wurden und K 127.98 noch zur Verfügung stehen.

In obigen Ausgaben sind auch die Kosten des Tabaks und der Zigarettenhülsen inbegriffen, die hier zur Erzeugung von Zigaretten verwendet wurden, und von denen bisher 8400 Stück an die Verwundeten abgeführt wurden.

Ferner wurden bei diesen Teeabenden bisher 156 Stück bezw. Paar gestrickte Bekleidungsstücke erzeugt und an das Kriegsfürsorgeamt abgeliefert.

Den zahlreichen Damen und Herren, die durch Spenden und Überzahlungen dieses Ergebnis zu erzielen halfen sowie den Damen, die durch Führung der Wirtschaft sich so nützlich betätigten, sei hier bester Dank gesagt. Wir haben Aussicht, daß mehrere unserer verehrten Damen es übernehmen werden, bei den künftigen Teeabenden für musikalische Genüsse vorzusorgen.

Dienstag, den 19. Jänner wird Herr Dr. Adolf Großmann, k. k. Ministerialsekretär im Handelsministerium, einen Vortrag mit Lichtbildern über „Die Feldpost" halten.

Heute spricht Herr k. k. Universitätsprofessor Dr. Karl Přibram über „Krieg und Volkswirtschaft".

Lebhaft begrüßt, hielt sodann Herr Professor Dr. Přibram seinen der Form und dem Inhalt nach gleich gehaltvollen Vortrag der vollinhaltlich in diesem Blatte zum Abdrucke gelangen wird. Der Vorsitzende schloß die Versammlung unter Abstattung verbindlichsten Dankes an Herrn Professor Přibram.

Digitized by Google

Der Inhaber des österr. Patentes **Nr. 52.767** vom 1. Dezember 1911, betreffend:
„Maschine zum Umladen von Lastbühnen, die während der Beförderung mit Waren beschickt werden, von einem Förderwagen auf den anderen" wünscht behufs Fabrikation des patentierten Gegenstandes mit österreichischen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Derselbe ist gerne bereit, das Patent zu verkaufen sowie Lizenzen zu erteilen, oder andere Vorschläge zur Ausführung des Gegenstandes des in Frage stehenden Patentes entgegenzunehmen. Gefl. Anträge unter **„H. B. 318"** befördert die Annoncen-Expedition **Rudolf Mosse**, Wien, I. Seilerstätte Nr. 2.

Leopolder & Sohn

Wien, III/1 Erdbergstraße 52.

Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken.

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge kostenfrei ausgearbeitet.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Betonbau-Unternehmung

Pittel & Brausewetter

Prag — Karlsbad.

Geschäftsgründung 1870.

Hochbau: Eisenbetonkonstruktionen für Industrieanlagen, Deckensysteme jeder Art.
Brückenbau: Besonders nach Patent „Melan".
Wasserbau: Komplette Wasserkraftanlagen.
Tiefbau: Fundierungen aller Art, besonders Maschinenfundamente.
Assanierungsbau: Kanalisierungen, Filteranlagen, Reservoire und Bassins usw.

Böhmische Industrial-Bank

Zentrale: Prag, Graben 35.

Filialen:

Brünn, Göding, Hořic, Ung.-Hradisch, Jungbunzlau, Kladno, Krakau, Kuttenberg, Laibach, Laun, Nachod, Prerau, Přibram, Rakonitz, Raudnitz a. d. E., Taus, Troppau, WIEN und Wischau.

Exposituren:

Prag VII (Holleschowitz), Prag VIII (Lieben), Kgl. Weinberge und Žižkow; WIEN, IV., VII. und XX. Bezirk.

Übernimmt **Geldeinlagen** auf EINLAGEBÜCHER gegen Kassascheine und in laufender Rechnung.

Emittiert eigene

4½% ige Bank-Schuldverschreibungen.

Reisekreditbriefe, Schecks und Auszahlungen

auf alle größeren Plätze Europas u. überseeisch. Länder.

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord-, und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohles owie erstklassige Steinkohlenbriketts.
Telephon 12986. Telephon 21115.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Schnelldreh-Revolverstahl №5%

Marke: 5%

als **Schnell-** und **Hart-Drehstahl** noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ Eigene Wintersportanlagen. ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Registrierte Schutzmarke.

Schweizer Kalkzusatz

zur verläßlichen u billigen Herstellung absolut wetterfester und frostsicherer Fassaden mittels Feinverputz oder Anstrich. Selbst nach anhaltenden Regengüssen gleichbleibend im Aussehen und in der Farbe. — Geruchlos — nicht ätzend — keine Fleckenbildung — mit allen Erdfarben mischbar — einfachste Anwendung. Erste Referenzen. — Proben und Prospekte kostenfrei.

Alleinvertrieb: **S. & M. KROHN**

WIEN, I. Plankengasse 6 u. GRAZ, I. Kaiserfeldstraße 21.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1828. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art 749 c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.453,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.544.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftzugrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 3. Wien, den 1. Februar 1915. XXXVIII. Jahrgang.

Stanford University Library JUN 23 1915

INHALT: Clubanzeigen. — Kaiserliche Anerkennung für die Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen und das gesamte Verkehrspersonal der Monarchie. — Aufruf Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahn-Ministers. — Der Einfluß des Krieges auf die eisenbahnverkehrsrechtlichen Vorschriften. — Die Militärversorgung der im Kriege dienstuntauglich Gewordenen sowie der Hinterbliebenen von im Kriege Gefallenen. — Chronik: Personalnachrichten betreffend Clubmitglieder. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Nachsicht von Disziplinarstrafen und deren Rechtsfolgen für Eisenbahner anläßlich des Krieges. Die Einnahmen der Preußischen Staatsbahnen. Drittes Wohltätigkeitskonzert des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten. Mitteilung. — Literatur: Der europäische Krieg. Die Bergstadt. Berichte über die Tätigkeit der Handels- und Gewerbekammer in Prag in den Jahren 1912 und 1913. Neueste Erfindungen und Erfahrungen. — Clubnachrichten. — Inserate.

Clubanzeigen.

Jeden Donnerstag, 1/2 5 Uhr nachmittags, „5 Uhr-Tee in unserem Club". Damen und Herren werden zum Besuche eingeladen und gebeten, sich an den Arbeiten zu Gunsten unserer Krieger zu beteiligen. Es ist vorgesorgt, daß bei diesen Veranstaltungen Vorträge und künstlerische Darbietungen geboten werden.

* * *

Dienstag den 9. Februar, um 7 Uhr abends im Clublokale Vortrag des Herrn ord. Universitätsprofessors Dr. Josef Strzygowski, über: „Die Kunstdenkmäler auf den Kriegsschauplätzen". Eingeführte Gäste willkommen. Gastkarten im Clubsekretariate.

Nach den Vorträgen und dem „Donnerstag 5 Uhr-Tee" gemeinsames Abendessen (kalte Küche) im Club. Jene Besucher, die an diesen Abendessen teilzunehmen wünschen, werden ersucht, sich bis 1/2 7 Uhr abends in dem aufliegenden Bogen einzutragen. Es wird besonders hervorgehoben, daß die Auswahl der vorbereiteten Speisen und Getränke jedem Besucher überlassen bleibt und daß die Preise mäßig gehalten sind.

* * *

Um unrichtigen Gerüchten zu begegnen, wird hervorgehoben, daß gegenwärtig weder für den Besuch der Vorträge noch für die Teilnahme an den „5 Uhr-Tees' ein Eintrittsgeld eingehoben wird.

Die P. T. Clubmitglieder werden gebeten, Titel- und Adressenänderungen dem Clubsekretariate bekanntzugeben. Hienach werden die bereits ausgegebenen Mitgliedskarten für 1915 abgeändert werden.

Kaiserliche Anerkennung für die Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen und das gesamte Verkehrspersonal der Monarchie.

Die „Wiener Zeitung" vom 16. Jänner 1915 veröffentlicht nachstehendes Befehlsschreiben des Kaisers an den Kriegsminister:

Die Mobilisierung und die Aufmarschbewegungen stellten an die Pflichttreue, Selbsttätigkeit und Tatkraft der Militär-Eisenbahnbehörden und der ausführenden Verkehrsorgane, vom obersten Beamten bis zum letzten Bahnarbeiter, die höchsten Anforderungen, denen sie in klagloser Weise nachkamen. Auch während des Kriegs entwickelten alle Bahnen und die Schiffahrtsunternehmungen der Monarchie eine erhöhte, das volle Einsetzen aller Kräfte bedingende Tätigkeit; wiederholt bewährten sich das Eisenbahnpersonal und die Bemannung der Schiffe tapfer und kaltblütig im feindlichen Feuer.

Mit Freude erkenne Ich dies an und spreche allen um die glänzenden Leistungen der Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen Verdienten Meinen Dank und Meine vollste Befriedigung aus.

Ich beauftrage Sie, die Verlautbarung dieser Meiner Anerkennung zu veranlassen.

Wien, am 12. Jänner 1915.

Franz Joseph m. p.

Se. Exzellenz der k. k. Eisenbahnminister fügte der Verlautbarung dieses für das gesamte Verkehrspersonal erhebenden kaiserlichen Anerkennung an das Personal der k. k. Staatsbahnen noch folgende Worte hinzu: „Es gereicht mir zur lebhaften Freude und Genugtuung von dieser Allerhöchsten Entschließung das gesamte Personal der k. k. österr. Staatsbahnen in Kenntnis setzen zu können.

Ich hege die volle Überzeugung, daß diese Allerhöchste Anerkennung dem Personal ein neuer Ansporn zu weiterer treuer und hingebungsvoller Pflichterfüllung sein wird. Forster."

Digitized by Google

Diese von allen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen der Monarchie mit ähnlichen Begleitworten veröffentlichte Allerhöchste Anerkennung des Wirkens und der Pflichttreue unseres Standes zum Besten von Kaiser und Vaterland hat in jedem einzelnen, ob Hoch oder Nieder, Freude und Stolz und dankbare Begeisterung ausgelöst.

Die Versicherung braucht nicht erst ausgesprochen zu werden, daß die Eisenbahner und Schiffahrer mit der äußersten Anspannung alle ihre Kräfte und Fähigkeiten einsetzen werden, um zur glücklichen Beendigung unseres Existenzkampfes ihren gewiß nicht unwichtigen Teil beizutragen.

Aufruf Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahn-Ministers.

An alle Eisenbahner!

Allenthalben regt sich die Fürsorge für jene Kriegsverwundeten, welche durch den Verlust oder durch Verkrüppelung von Gliedmaßen an ihrer Erwerbsfähigkeit Einbuße erlitten haben.

Es gilt, die Verletzten durch Bereitstellung von Körperersatzstücken oder Anwendung von Heilmethoden so weit wieder herzustellen, daß von ihnen nicht allein das Schicksal eines zur Untätigkeit verurteilten Daseins abgewendet bleibe, sondern daß sie auch einem Berufe mit kaum geminderter Rüstigkeit nachgehen können.

Vieles haben Staat und Öffentlichkeit auf dem Gebiete des Invalidenschutzes bereits geleistet und manches wird ohne Zweifel noch folgen.

Uns Eisenbahnern bleibt und obliegt als erstrebenswerte Ergänzung dieser Fürsorge und als Gebot kameradschaftlicher Gesinnung noch eine besondere Standesfürsorge zugunsten unserer kriegsverletzten Berufsgenossen.

Das Ziel, das die Staatseisenbahnverwaltung sich steckt, ist die Wiederverwendung aller kriegsverletzten Eisenbahner einschließlich der Arbeiter, die bis zum Kriegsausbruche dem Dienste angehört haben.

Damit sich diese Aufgabe in vollendeter Weise erfülle, ist die Entfaltung einer weitausgreifenden, systematischen Fürsorge erforderlich.

Sie wird mit der Aufnahme der kriegsverletzten Eisenbahner in ein unter fachärztlicher Aufsicht stehendes Genesungsheim beginnen, sich auf die Anschaffung, Instandhaltung und Erneuerung künstlicher Gliedmaßen (Prothesen), auf die Schulung der Verletzten im Gebrauche dieser und der unverletzt gebliebenen Gliedmaßen und Organe, auf die orthopädische und physikalische Nachbehandlung, weiters auf die fachliche Ausbildung für die Neuverwendung erstrecken und mit der Zuweisung einer Beschäftigung im Eisenbahndienste abschließen, die der Art und dem Grade der wiedererlangten Arbeitskraft entspricht.

Ein Werk, das wie dieses keinem geringeren Zwecke zustrebt, als den verstümmelten oder verkrüppelten Berufsgenossen den Ausblick auf die Wiedererlangung der Arbeitskraft und damit auf ein von Zufriedenheit getragenes Dasein inmitten der gewohnten Lebensverhältnisse und an der Seite der tätigen Kameraden zu erschließen, ein solches Werk darf fürwahr der Förderung durch den einmütigen Zusammenschluß aller Standesgenossen gewiß sein.

Schon im bisherigen Verlaufe des Krieges haben die Eisenbahner rührende Beweise von Opferwilligkeit gegeben.

Nun es darum geht, diese hochherzigen Kundgebungen durch ein Liebeswerk zu krönen, das der Dankespflicht gegen Berufsgenossen würdigen Ausdruck geben soll, fühle ich voraus, daß mein warmer Appell an den erprobten Gemeinsinn der Eisenbahner freudigen Widerhall finden wird.

Aus dem freien Willen jedes einzelnen, der das Unglück der verkrüppelten Kameraden ermißt, sollen die Gaben quellen; die bescheidenste wird groß genug sein, um — mit vielen anderen zusammenfließend — dem Werke zum Segen zu gereichen.

Anlangend die Form der Widmung schiene mir der bisher gerne gewählte Weg des freiwilligen Rücklasses am Gehalte oder Lohne auch in diesem Falle der richtige.

Eile tut not!

Denn wo immer in letzter Zeit sich die Stimme des erfahrenen Arztes im Interesse der Invalidenfürsorge erhob, stets wurde mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß die orthopädische Nachbehandlung der Kriegsverletzten nicht rasch genug nach Beendigung der Wundheilung einsetzen könne, sollen nicht günstige Voraussetzungen für die Wiedererlangung der Erwerbsfähigkeit uneinbringlich verloren gehen.

Die ersten Schritte zur Schaffung des Werkes sind getan.

Nahe bei Wien, in freier und gesunder Lage, soll ein von der Staatseisenbahnverwaltung gemietetes, schmuckes und geräumiges Landhaus um Frühjahrszeit den unserer Hilfe bedürftigen Eisenbahnern seine Tore erschließen.

Dort soll die Kunst des Arztes und der aus den Herzen opferwilliger Berufsgenossen strömende Segenswunsch sich an ihnen erfüllen.

Wenn sich im Scheine der Frühlingssonne der starre Krampf ihrer Glieder löst und sie wieder schreiten und die Arme zur Arbeit rühren lernen, dann soll der Anblick der Stadt, die sich zu ihren Füßen ausbreitet, ihnen wie ein Gleichnis den Weg zurück ins tätige Leben weisen!

Wien, am 21. Jänner 1915.

Eisenbahnminister Forster.

Dieser die hochherzige Fürsorge Sr. Exzellenz so woltuend zum Ausdruck bringende Aufruf hat in allen unseren Berufskreisen den lebhaftesten Beifall ausgelöst und wird ohne Zweifel durch reichsten Erfolg gekrönt werden.

Wir behalten uns vor, demnächst näheres über den Fortgang der Angelegenheit unseren Lesern mitzuteilen.

Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Der Einfluß des Krieges auf die eisenbahnverkehrsrechtlichen Vorschriften.

Die Vorschriften des Eisenbahnbetriebsreglements und des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr haben selbstverständlich den Verkehr im Frieden vor Augen. Ihre volle Beobachtung stößt daher in Kriegszeiten auf mannigfache Schwierigkeiten. In Österreich und in Ungarn wie auch in Deutschland war man daher genötigt, einzelne Vorschriften der neuen Lage besser anzupassen. So wurde bereits anläßlich der Mobilisierung mit Verordnung vom 26. Juli 1914, RGBl. Nr. 173, folgendes verfügt:

„Wenn infolge der gänzlichen oder teilweisen Einstellung des Zivilgüterverkehres auf Eisenbahnstrecken auf irgend einer Zwischenstation das vorhandene Personal mit anderen Verkehrsagenden überhäuft ist und demzufolge die Ausführung der in § 74, Abs. 2, EBR. festgesetzten Pflicht, den Absender um eine Verfügung zu ersuchen, wegen höherer Gewalt untunlich erscheint, kann diese Verständigung unterbleiben. Sobald es die Verkehrsverhältnisse gestatten, ist die Verständigung des Absenders, soweit tunlich, nachzuholen."

Diese Anordnung war notwendig und durch die Verhältnisse vollkommen gerechtfertigt, da anläßlich der Mobilisierung wohl tausende von Zivilgütersendungen angehalten werden mußten, so daß eine derartige Menge von Verständigungen ausgefertigt und an die Absender bestellt werden mußte, wie dies auch bei den größten Verkehrsstörungen im Frieden niemals vorkommt.

Die schwierigen Verkehrsverhältnisse ließen es ferner ausgeschlossen erscheinen, daß die Eisenbahnen die regelmäßigen Lieferfristen einhalten könnten. Es wurde daher die Festsetzung entsprechender Zuschlagsfristen genehmigt. Die Kundmachung lautet:

„K. k. österr. Staatsbahnen namens aller österreichischen Eisenbahnverwaltungen. Festsetzung von Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen anläßlich der allgemeinen Mobilisierung. Infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse wurden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. August 1914, Z. 31.660, auf Grund des § 75, Absatz 3, Ziffer 5 des Eisenbahnbetriebsreglements und des § 6, Absatz 3, Ziffer 2 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr für alle im Bereiche der österreichischen Eisenbahnverwaltungen zur Aufgabe oder Abgabe gelangenden oder die Strecken dieser Verwaltungen transitierenden Sendungen folgende Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen festgesetzt:

Für Eilgüter und lebende Tiere eine Zuschlagsfrist von 8 Tagen für je angefangene 200 *km*, für Frachtgüter eine Zuschlagsfrist von 14 Tagen für je angefangene 200 *km*.

Die anläßlich der teilweisen Mobilisierung festgesetzten Zuschlagsfristen werden hiemit aufgehoben. Anderweitig festgesetzte Zuschlagsfristen sowie die Vorschriften in § 94, Abs. 4, Eisenbahnbetriebsreglement und Art. 39 des Internationalen Übereinkommens werden hiedurch in ihrer Anwendung nicht beschränkt."

Den gleichen Vorgang haben auch die königl. ungarischen Staatseisenbahnen beobachtet. Mit Kundmachung der Direktion dieser Bahnverwaltung vom 21. August 1914, Z. 234.956/1914—F IVa, wurde infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse auf Grund des § 75, Absatz 3, Punkt 5, des Eisenbahnbetriebsreglements und des § 6, Absatz 3, Punkt 2, der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des königl. ungarischen Handelsministers vom 21. August 1914, Z. 1310/B, vom 23. August 1914 an bis auf Widerruf sowohl für die auf allen Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen wie auch auf sämtlichen Stationen der in deren Betriebe stehenden Eisenbahnlinien zur Annahme und Ablieferung gelangenden sowie irgend eine dieser Linien im Durchgange berührenden Eilgüter aller Art und lebende Tiere für je angefangene 200 *km* eine sechs- (6), für Frachtgüter aller Art für je angefangene 400 *km* eine vierzehn (14) tägige Zuschlagsfrist festgesetzt. Diese Zuschlagsfristen werden nebst den in Kraft stehenden Lieferfristen sowie den tarifarischen ständigen und den temporären Zuschlagsfristen sowohl im ungarischen, österreichischen und bosnisch-herzegowinischen als auch im internationalen Verkehre geltend gemacht. Mit dieser Kundmachung werden die mit Genehmigung des königl. ungarischen Handelsministers am 27. Juli 1914 unter Z. 218.054 1914 (siehe Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1914) verlautbarten Zuschlagsfristen gleichzeitig außer Kraft gesetzt.

In Deutschland ist man noch weiter gegangen und hat die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung über die Lieferfrist außer Kraft gesetzt, so daß für den inneren deutschen Verkehr dermalen überhaupt keine Lieferfrist festgesetzt ist und daher auch keinerlei Haftung für die Lieferfrist besteht.

Die ganz besonders schwierigen Verkehrsverhältnisse auf den Linien der k. k. Staatsbahndirektionen in Galizien und der k. k. Nordbahndirektion haben das Eisenbahnministerium veranlaßt, hinsichtlich der Beförderung von Reisegepäck auf diesen Linien mit Erlaß vom 18. September 1914, Z. 36.387 (Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 110) folgendes zu verfügen:

„Auf Grund des § 2, Abs. 4 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 11. November 1909, RGBl. Nr. 172, wird verfügt, wie folgt:

Die Auslieferung aller im Bereiche der k. k. Staatsbahndirektionen in Galizien oder der k. k. Nordbahndirektion zur Auf- oder Abgabe gelangenden oder die Strecken dieser k. k. Direktionen transitierenden Sendungen von Reisegepäck kann abweichend von der Vorschrift des § 34, Absatz 2 des Eisenbahnbetriebsreglements nicht bloß auf der Bestimmungsstation, sondern auch auf einem anderen, an demselben Orte oder in dessen Umgebung

Digitized by Google

befindlichen Bahnhofes erfolgen; sie kann ferner erst 14 Tage nach Ankunft des Zuges, zu dem das Gepäck aufgegeben war, verlangt werden. Es beginnen daher auch die nach dem Eisenbahnbetriebsreglement von der Ankunft des Zuges laufenden Fristen erst mit dem Ablaufe der hiemit festgesetzten Frist von 14 Tagen.

Diese Verfügung tritt sofort in Kraft."

In Österreich sind weitere vorübergehende Änderungen der reglementarischen Bestimmungen nicht eingetreten. Dagegen wurden in Deutschland die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung über die Veröffentlichung der Tarife mit Bekanntmachung des Reichseisenbahnamtes vom 24. Oktober 1914 teilweise außer Kraft gesetzt. Diese Bekanntmachung lautet:

„Die Vorschriften im § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung, betreffend die Veröffentlichung der Eisenbahntarife, werden auf Grund des § 2, Absatz 4 dieser Ordnung mit Geltung bis auf weiteres, wie folgt, ergänzt:

Die Landesaufsichtsbehörden können mit Zustimmung des Reichseisenbahnamtes in Einzelfällen Ausnahmen von Vorschriften dieses Paragraphen zulassen.

Diese Änderung tritt sofort in Kraft."

Hinsichtlich des internationalen Güterverkehres ergab sich die Frage, ob und inwieweit das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die darauf aufgebauten Tarife auch während des Kriegszustandes zur Anwendung kommen können.

Der Kriegszustand äußert seine Wirkung in völkerrechtlicher Beziehung auf das Verhältnis der kriegführenden Staaten zueinander unter anderem auch darin, daß die mit dem Gegner abgeschlossenen Verträge aufgehoben werden, soweit sie nicht gerade für den Fall des Krieges abgeschlossen sind (v. Liszt, Das Völkerrecht, § 37, 2, b, β). Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ist sonach hinsichtlich des Verkehrs zwischen den feindlichen Staaten mit dem Eintreten des Kriegszustandes aufgehoben worden; es kann daher auch ein direkter Verkehr zwischen den kriegführenden Staaten über einen neutralen Staat, zum Beispiel von Österreich-Ungarn über die Schweiz nach Frankreich nicht stattfinden. Es wurde dementsprechend auch die Anwendung der einschlägigen Verbandtarife als ausgeschlossen erklärt. (Vergl. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, Veröffentlichungen in Tarif- und Transportangelegenheiten, Nr. 133 vom 12. November 1914.)

Dagegen ist das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hinsichtlich des Verkehrs zwischen befreundeten und neutralen Staaten unverändert in Geltung geblieben.

Es zeigt sich, daß die von mehreren Seiten vertretene Anschauung, daß bei dem Austritte auch nur eines der beteiligten Staaten das Internationale Übereinkommen auch hinsichtlich aller anderen beteiligten Staaten zu bestehen aufhöre (so Rosenthal, Internationales Eisenbahn-Frachtrecht, § 5, II, und Eger, Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, Art. 60, Anm. Nr. 274), wobei allerdings an einen Austritt im Wege der Kündigung gedacht worden ist, tatsächlich nicht zutreffend ist. Bemerkenswert erscheint, daß das Zentralamt in Bern in seinem im Jahre 1894 vor der Revisionskonferenz in Paris versendeten Memorandum, die Frage des Fortbestandes des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr beim Austritt eines der beteiligten Staaten (durch Kündigung) bereits behandelt hat. Im Memorandum wird auf Seite 91 folgendes ausgeführt:

„Einzelne Kommentatoren haben angenommen, daß eine Kündigung von Seiten eines Staates die gänzliche Auflösung des Übereinkommens zur Folge haben müsse und daß diejenigen Staaten, welche dasselbe dann unter sich aufrecht erhalten wollten, es in formeller Weise neu abzuschließen hätten. Man kann ohne Zweifel den Art. 60 in diesem Sinne interpretieren; dagegen dürfte nicht zugegeben werden, daß dies die einzig annehmbare Interpretation sei, und wir sehen in der Tat nicht ein, warum nach Maßgabe der Umstände diejenigen Staaten, welche das Übereinkommen unter sich aufrecht erhalten wollen, sich nicht einfach auf eine Verlängerung desselben verständigen könnten, und warum sie zu diesem Zweck die Vereinbarung eines neuen diplomatischen Instrumentes und die wiederholte Auswechslung von Ratifikationen nötig hätten, welche Formalitäten immer viel Zeit in Anspruch nehmen und zu Anständen Anlaß geben können, die nach Ablauf der drei Jahre leicht ein widerwärtiges Interregnum herbeiführen könnten. Es scheint uns denn auch, daß, wenn die Eventualität einer Kündigung eintreten sollte, die Konferenz, welche im Laufe des letzten der drei Jahre zusammenzutreten hätte, nicht zu der Annahme gezwungen wäre, daß nun alles dahingefallen sei, sondern daß sie die Frage je nach den Umständen in einem oder anderen Sinne entscheiden könnte."

Die Militärversorgung der im Kriege dienstuntauglich Gewordenen sowie der Hinterbliebenen von im Kriege Gefallenen*).

Da es sich uns bloß um die nicht berufsmäßig beim Militär Dienenden, also bloß um solche Militärpersonen handelt, deren aktive Militärdienstzeit zehn Jahre nicht übersteigen kann. so wird im nachstehenden nur von Pensionen die Rede sein, welche vor vollendeten zehn Militärdienstjahren gebühren.

I. Versorgung für die Militärpersonen selbst.

A. Pensionen.

Diese Angelegenheit wird durch das Gesetz vom 27. Dezember 1875, RGBl. Nr. 158, geregelt**).

---

*) Wir geben diese auch für viele unserer Standesgenossen wichtigen Zusammenstellung schwer zugänglicher hochwichtiger Bestimmungen gerne Raum. Die Schriftleitung.

**) Die zwei Novellen zu diesem Gesetze und zwar die Gesetze vom 23. Juni 1891, RGBl. Nr. 91 und vom 28. Juni 1896, RGBl. Nr. 108, sind für uns belanglos. Das ersterwähnte Gesetz betrifft nämlich bloß die Frage, wer die Pensionslast zu tragen hat, wenn jemand aus dem k. u. k. Heere in die k. k. Landwehr und umgekehrt übertritt und das zweiterwähnte Gesetz regelt neu das Ausmaß der Militärpersonen nur bei der Kriegsmarine.

Digitized by Google

1. Voraussetzungen der Militärpensionsberechtigung.

Laut § 4 des zitierten Gesetzes wird vor vollendeten zehn Dienstjahren die Pension zuerkannt, wenn die Dienstuntauglichkeit eintritt:

a) infolge von Verwundung vor dem Feinde oder von Kriegsstrapazen;

b) infolge von Geistesstörung, Fallsucht, Erblindung an beiden Augen oder einer durch Lähmung herbeigeführten Hilflosigkeit, endlich

c) infolge äußerer Beschädigung, welche der Betreffende ohne eigenes Verschulden in Ausübung des Dienstes erleidet, oder infolge anderweitiger bleibender Störung der Gesundheit, welche durch die Eigentümlichkeit des Militärdienstes sowie durch epidemische oder endemische Krankheiten, die an dem zum dienstlichen Aufenthalte angewiesenen Orte herrschen, oder durch ansteckende Augenkrankheit hervorgerufen wurde — insoferne der Betreffende dadurch sowohl für den Militärdienst, als auch für jeden anderen der bisher bekleideten dienstlichen Stellung angemessenen Erwerb unfähig wird."

„Unteroffiziere und Soldaten, welche in den im § 4 bezeichneten Fällen beim Superarbitrium zwar invalid, jedoch bürgerlich noch erwerbsfähig klassifiziert und deshalb mit Abschied oder Zertifikat entlassen werden, erhalten den Anspruch auf die bleibende Invalidenpension, wenn innerhalb der nächsten fünf Jahre aus Ursache derselben Gebrechen, welche die Invalidität herbeiführten, auch die durch ein erneuertes Superarbitrium anerkannte Erwerbsunfähigkeit eintritt.

Dieser Vorbehalt erlischt jedoch unbedingt nach Verlauf der obigen Frist (§ 75)."

„Unteroffiziere und Soldaten, welche zwar zur Zeit ihrer Superarbitrierungsvorstellung zu allen Militärdiensten untauglich — in den im § 4 bezeichneten Fällen auch bürgerlich erwerbsunfähig — sind, bei denen aber eine teilweise Besserung ihrer Gebrechen und infolgedessen die Wiederbefähigung zu irgend einer Militärdienstleistung bezw. zum selbständigen Erwerbe, sich noch erwarten läßt, können mit der Invalidenpension nur zeitlich, das heißt je nach dem Antrage der Superarbitrierungskommission wenigstens auf ein Jahr und höchstens auf drei Jahre beteilt werden.

Vor Ablauf der anberaumten Frist sind die Betreffenden erneuert dem Superarbitrium zu unterziehen und dann nach dem neuen Superarbitrierungsbefunde zu behandeln (§ 76)."

2. Bemessung der Militärpensionen.

a) Bei den Gagisten beträgt die Pension ein Drittel der zuletzt bezogenen Aktivitätsgage, mindestens jedoch K 600.

b) bei den Unteroffizieren und Soldaten wird die Pension nach der wirklichen Charge bemessen, welche der betreffende Unteroffizier oder Soldat vor seiner Übernahme in die Militärversorgung bekleidete.

Hienach beträgt die Pension:

eines Offiziers-Stellvertreters	K	216	jährlich,
eines Feldwebels*)	„	168	„
eines Zugsführers*)	„	144	„
eines Korporals*)	„	120	„
eines Gefreiten*)	„	96	„
eines Infanteristen*)	„	72	„

*) Oder eines Gleichgestellten bei anderen Waffengattungen.

3. Ende des Pensionsbezuges.

Laut § 22 erlischt die Pension:

a) mit dem Tode des Bezugsberechtigten;

b) bei Wiederanstellung im k. u. k. Heere oder in der k. u. k. Kriegsmarine mit dem Bezuge der Aktivitätsgebühren;

c) bei dem Übertritte in Zivilstaats- oder diesem gleichgehaltene Dienste;

d) bei Auswanderung oder Erwerbung einer fremden Staatsbürgerschaft;

e) infolge einer strafgerichtlichen Verurteilung, mit welcher kraft des Gesetzes die Entziehung der Pension verbunden ist;

f) mit dem Ablaufe der Frist, für welche nach § 5 eine Pension zeitlich verliehen wurde;

g) bei Verzichtleistung auf die Pension gegen Abfertigung.

Bei den Unteroffizieren und Soldaten erlischt die Pension überdies in allen Fällen des Abganges aus dem Invalidenstande (§ 85 des gen. Gesetzes).

Die Abfertigung, die im Falle der Verzichtleistung auf die Pension bewilligt werden kann, wird mit dem zweifachen Betrage der Jahrespension bemessen (§ 23).

„Beim Übertritte von Militärpersonen des Ruhestandes in Zivilstaats- oder diesen gleichgehaltene Dienste wird denselben der Bezug der Militärpension (und allenfallsigen Personalzulage) vom Ersten jenes Monates an eingestellt, mit welchem der Genuß des mit der neuen Anstellung verbundenen Gehaltes beginnt. Wenn die Gesamtbezüge — zu welchen auch die Gehalts-, Aktivitäts-, Funktions- oder Diensteszulagen, das Quartiergeld oder das in Geld umzurechnende Naturalquartier, dann das sonstige mit der Dienstesstelle regelmäßig verbundene Einkommen gehören — einer in Zivilstaats- oder diesen gleichgehaltene Dienste aufgenommenen Militärperson des Ruhestandes die zuletzt erhaltene Pension nebst etwaiger Personalzulage nicht wenigstens um einen Dritteil übersteigen, gebührt derselben das auf die Militärbezüge nebst dem Mehr-Dritteile Abgängige als „Militärzuschuß" aus dem Militärpensionsetat". (§§ 28 und 29 des gen. Gesetzes).

B. Verwundungszulagen.

Die Verwundungszulage ist von der Pension ganz unabhängig und wird, ohne Rücksicht auf Dienstzeit und Charge, (innerhalb des Gagisten- bezw. Mannschaftsstandes) nur nach dem Grade der erlittenen Verwundung bemessen. (§ 35.)

1. Voraussetzung der Berechtigung.

Die Verwundung muß durch feindliche Waffen oder andere Kriegsapparate oder sonst in Ausübung des Militärdienstes unverschuldet erfolgt sein.

2. Ausmaß der Verwundungszulage.

		Gagisten	Bei den Unteroffizieren und Soldaten
a) Normalmäßig	jährlich K	400	K 96
b) beim Verlust einer Hand oder eine Fußes	„ „	800	„ 192
c) beim Verlust von zwei Gliedmaßen oder bei Erblindung auf beiden Augen . . .	„ „	1800	„ 288

„Die einen Erwerb ausschließende Unfähigkeit zum Gebrauch eines Gliedes sowie jene Verwundungen oder schweren Beschädigungen am Kopfe, an der Brust oder am Unterleibe, welche mit vollständiger und bleibender Störung der Verrichtungen wichtiger Lebensorgane verbunden sind, werden dem Verluste eines Gliedes gleichgehalten. (§§ 39 und 94.)

Digitized by Google

3. Ende des Bezuges.

Der Bezug der Verwundungszulage endigt (abgesehen von hier unpraktischen Eventualitäten) nur mit dem Ableben des Bezugsberechtigten.

II. Versorgung der Hinterbliebenen von Militärpersonen.

Diese Angelegenheit wird insbesondere*) durch folgende zwei Gesetze geregelt:

1. Gesetz vom 27. April 1887, RGBl. Nr. 41.
2. Gesetz vom 19. März 1907, RGBl. Nr. 86.

A. Witwenpensionen.

1. Voraussetzungen des Anspruches.

Laut § 1 des erstgenannten Gesetzes (vom Jahre 1887) haben auf Pensionen alle Witwen Anspruch „deren Gatte vor dem Feinde gefallen, oder infolge einer vor dem Feinde, oder auch sonst ohne eigenes Verschulden unmittelbar in Ausübung des Militärdienstes erlittenen Verwundung oder äußeren Beschädigung, oder an einer an dem zum dienstlichen Aufenthalte angewiesenen Orte herrschenden epidemischen oder endemischen oder infolge seiner Dienstleistung in einem Spitale überkommenen ansteckenden Krankheit, oder infolge von Kriegsstrapazen gestorben ist".

2. Ausmaß der Militär-Witwenpensionen.

Laut § 1 und 2 des Gesetzes vom 19. März 1907 beträgt normalmäßig die Pension bei der Witwe nach einem

a) Oberleutnant	K	900
b) Leutnant	„	750
c) Fähnrich	„	700
d) Gagisten ohne Rangsklasse	„	490
e) Kadetten	„	300
f) Feldwebel mit einem Löhnungsbezuge über 70 h pro Tag	„	240
g) Feldwebel mit einem Löhnungsbezuge unter 70 h pro Tag	„	180
h) Zugsführer	„	144
i) Korporal	„	120
k) Gefreiten	„	96
l) Infanteristen	„	72

Laut §§ 5 bezw. 24 des genannten Gesetzes vom Jahre 1887 erhalten Witwen der erwiesenermaßen vor dem Feinde gefallenen oder binnen Jahresfrist infolge einer vor dem Feinde erlittenen Verwundung oder an Kriegsstrapazen verstorbenen Personen zur normalmäßigen Jahrespension einen 50%igen Zuschuß.

Gänzlich Erwerbsunfähigen und mittellosen Witwen nach Unteroffizieren und Soldaten gebührt für die Dauer dieses Zustandes überdies noch ein von der Charge unabhängiger Jahresbeitrag pro K 96 (§ 24 des Gesetzes vom Jahre 1887).

3. Ende des Pensionsbezuges.

Laut § 8 des genannten Gesetzes vom Jahre 1887 erlischt die Witwenpension:

a) mit dem Tode der Witwe;
b) mit der Wiederverehelichung derselben.

Witwen von Personen des Mannschaftsstandes erhalten im Falle der Wiederverehelichung eine Abfertigung mit dem einjährigen Pensionsbetrage. (§ 25 des Gesetzes vom Jahre 1887.) Bezüglich der Witwen nach den Offizieren findet sich in dem Gesetze eine Bestimmung über Ablösung der Pensionen nicht.

B. Erziehungbeiträge der Kinder und Waisen.

1. Voraussetzungen des Anspruches.

(Geregelt im Gesetze vom Jahre 1907).

Anspruch auf die Erziehungsbeiträge haben nur unversorgte eheliche oder legitimierte Kinder oder Waisen, welche ein gewisses Alter (Normalalter) nicht überschritten haben.

Dieses Alter beträgt:

bei den Gagistenkindern	24	Jahre,
bei den männlichen Mannschaftskindern	16	„
bei den weiblichen Mannschaftskindern	14	„

2. Ausmaß der Erziehungsbeiträge.

(Geregelt im zitierten Gesetze vom Jahre 1907.)

a) Gagistenkinder:

Jedes einfach verwaiste Kind ein Fünftel der Mutterpension, höchstens für jedes Kind K 500 und für alle Kinder zusammen 100% der Mutterpension. Jede Doppelwaise eine Hälfte der Mutterpension ohne Beschränkung auf einen Höchstbetrag.

b) Mannschaftskinder.

Jedes einfach verwaiste Kind ohne Beschränkung auf einen Höchstbetrag.	K	48	jährlich,
jede Doppelwaise	„	72	„
höchstens, für alle Waisen zusammen	„	360	

ad *a*) und *b*). Die Versorgungsgenüsse der Witwen und Kinder zusammen dürfen bei Hinterbliebenen von Gagisten 100% der Vaterspension und bei Hinterbliebenen von Mannschaften K 540 jährlich nicht übersteigen.

3. Ende des Bezuges.

Der Bezug des Erziehungsbeitrages erlischt:

a) mit dem erreichten Normalalter (siehe oben),
b) bei früherer Erlangung einer Versorgung auf die Dauer derselben;
c) mit dem Ableben der Waise.

Zum Zwecke der Fortsetzung der Studien jener Unteroffiziers- oder Mannschaftskinder, welche inländische Lehranstalten besuchen und einen entsprechenden Fortgang aufweisen, kann der Erziehungsbeitrag bis zur Beendigung der Studien, jedoch nicht über das vollendete 24. Lebensjahr belassen werden.

*) Die denselben Gegenstand betreffenden Gesetze vom 3. April 1891, RGBl. Nr. 48 und vom 28. März 1896, RGBl. Nr. 48, beziehen sich auf Fragen, welche entweder für das hier zu behandelnde Thema bedeutungslos sind, oder durch das Gesetz vom Jahre 1907 neu geregelt wurden.

CHRONIK.

Personalnachrichten betreffend Clubmitglieder.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 8. Jänner d. J. dem Großgrundbesitzer Anton Dreher in Klein-Schwechat, dem Bergrate Max Ritter v. Gutmann in Wien, als Förderern das Ehrenzeichen erster Klasse vom Roten Kreuz allergnädigs zu verleihen geruht.

Digitized by Google

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*).

Verliehen wurde vom Kommando der Balkanstreitkräfte: in Anerkennung besonders hervorragender Leistungen und tapferen Verhaltens vor dem Feinde: die goldene Tapferkeitsmedaille: dem Steuermann erster Klasse der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Stephan Csikós vom Stande Sr. Majestät Schiffes „Bodrog".

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 24. Dezember v. J. im Sinne des § 1 des Anhanges zu den Statuten zu verleihen geruht: Die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Magazinsaufseher der Nordwestbahn-Direktion Rudolf Demuth in Wien: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Ignaz Humer in Hadersdorf-Weidlingau; dem Staatsbahnrate Heinz Kohorn in Wien; dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Robert Kreiser in Wien; dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Franz Marek in Wien; dem Magazinsmeister der Nordbahn Franz Pertlik in Wien; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Prinz in Wien; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Rudolf Stursa in Wien.

Nachsicht von Disziplinarstrafen und deren Rechtsfolgen für Eisenbahner anläßlich des Krieges. Eisenbahnminister v. Forster hat an sämtliche Staatseisenbahnbedienstete nachstehenden Erlaß gerichtet: „Ich nehme in Aussicht, allen jenen Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen, die entweder zur Dienstleistung im Felde eingerückt und ihren militärischen Pflichten getreu nachgekommen sind oder während des Kriegszustandes in der Erfüllung ihrer eisenbahndienstlichen Obliegenheiten einen besonderen Eifer an den Tag gelegt haben und die wegen eines vor dem 1. August 1914 begangenen Dienstvergehens — ausschließlich der aus verächtlicher Gesinnung begangenen Vergehen und ausschließlich der Verletzungen der dienstlichen Treue — zu einer Disziplinarstrafe mit Ausnahme der Dienstentlassung rechtskräftig verurteilt worden sind, die zuerkannten Disziplinarstrafen, soweit diese vor dem 1. August 1914 noch nicht vollzogen waren sowie deren Rechtsfolgen nachzusehen. Bei Disziplinarstrafen, die vor dem 1. August vollzogen waren, erstreckt sich die Nachsicht lediglich auf die Rechtsfolgen. Gleichzeitig wird die Einstellung der Disziplinarverfahren, die gegen Bedienstete wegen der vor dem bezeichneten Tage begangenen Dienstvergehen — mit den angeführten Ausnahmen — anhängig sind bezw. anhängig waren, in Aussicht genommen. Den Vorständen der Direktionen (Betriebsleitung) wird es anheimgestellt, gleiche Verfügungen hinsichtlich der Ordnungsstrafen im eigenen Wirkungskreise zu treffen. Jene Bediensteten, die eine solche Nachsicht anzustreben gedenken, haben dies innerhalb vier Wochen nach Aufhören des Kriegszustandes bei ihrem unmittelbaren Dienstvorstand entweder mündlich oder mitten eines an das Eisenbahnministerium gerichteten schriftliches Gesuches anzumelden."

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Red.

Die Einnahmen der Preußischen Staatsbahnen. Seit dem Kriegsbeginn stellten sich die Einnahmen der Preußischen Staatseisenbahn einschließlich der Einnahmen aus den Militärtransporten

	im Personenverkehr	im Güterverkehr
im August auf . . .	56·51%	41·25%
„ September „ . . .	49·59%	68·73%
„ Oktober „ . . .	61·80%	79·67%
„ November „ . . .	75·36%	81·41%

der Einnahmen jedes entsprechnenden Monats im Vorjahre.

Daß Ausfälle gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen sind, kann nicht wunder nehmen. Angesichts des Umstandes, daß Millionen der kräftigsten Arbeiter in das Feld eilen mußten, daß an zahlreichen Stellen die leitenden Persönlichkeiten ohne Rücksicht auf ihre wirtschaftliche Abkömmlickeit zur Fahne einberufen wurden, daß endlich der Kredit zunächst schwere Störungen erfuhr, war es selbstverständlich, daß der Krieg hemmend auf das gesamte Erwerbsleben einwirken mußte, zumal die Eisenbahnen wochenlang vorwiegend für Militärtransporte in Anspruch genommen waren. Zwar erhielten gerade sie durch diese Truppentransporte lebhafte Beschäftigung. Aber die niedrigen Sätze des Militärtarifs vermögen für die sonstigen Fahrgeld- und Frachtausfälle keinen genügenden Ersatz zu bieten.

Um so auffallender ist die erhebliche Verbesserung in Einnahmen, wie sie sich von Monat zu Monat vollzogen hat. Denn auch die Verschlechterung im Personenverkehr im September gegenüber dem August ist nur eine scheinbare, da der August noch nicht die volle Einwirkung des Krieges zeigte, vielmehr in den ersten Tagen noch beträchtliche Einnahmen von den zurückkehrenden Sommerfrischlern brachte.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr würden im November sogar noch höher gewesen sein, wenn nicht der Warentransport in diesem Monate durch die in verschiedenen Bezirken, namentlich des Ostens, eingetretenen Hemmungen beeinträchtigt worden wäre. Übrigens haben die inzwischen eingeführten erheblichen Tarifermäßigungen die Durchschnittseinnahmen für die Frachteinheit vermindert.

Auf die Einnahmen aus den Militärtransporten kann diese günstige Entwicklung der Verkehrseinnahmen nicht zurückgeführt werden, da diese nach Erledigung des Truppenaufmarsches immer mehr zurückgegangen sind und überhaupt nur einen Bruchteil der Gesamteinnahme ausmachen, zum Beispiel im November nicht ganz 8% der Personenverkehrseinnahmen und wenig über 4½% der Güterverkehrseinnahmen. Bezeichnend ist, daß die Einnahmen des Güterverkehrs stärker gestiegen sind, als der Kohlenverkehr. Von den Ergebnissen des Vorjahres bilden

	die Güterverkehrseinnahmen
August	41·25%
September	68·73%
Oktober	79·67%
November	81·41%

	die Wagengestellung für Kohlen an der Ruhr und in Oberschlesien
August	30·42%
September	58·94%
Oktober	71·94%
November	65·72%

Digitized by Google

In allen Monaten war also die Einnahme aus dem Güterverkehr verhältnismäßig höher als sich nach der Entwicklung des Kohlenverkehrs, bei dem sich ebenso wie bei der Schwereisenerzeugung die Einziehung der gewaltigen Zahl kräftiger Männer zur Fahne besonders bemerkbar macht, hätte erwarten lassen. Um so stärker muß danach der Verkehr in anderen Produkten gewesen sein. Besonders gilt dies für den Monat November, in dem der Kohlenversand aus den erwähnten Gründen sogar einen Rückgang aufweist, der aber im Dezember mehr als ausgeglichen worden sein dürfte.

Dieses Ergebnis bestätigt die auch anderweit — namentlich von der Reichsbank und auf dem Arbeitsmarkt — gemachte Beobachtung, daß das Wirschaftsleben Deutschlands trotz des schweren Krieges sich in einer über Erwarten günstigen Verfassung befindet und die Gewähr dafür bietet, daß die Hoffnung der Feinde, Deutschland wirtschaftlich aushungern zu können, eine eitle ist.

Mangels der erforderlichen Unterlagen sind wir leider nicht in der Lage eine Darstellung ähnlicher Art über die Verhältnisse auf den k. k. österr. Staatsbahnen zu veröffentlichen.

Anm. d. Schriftleitung.

Drittes Wohltätigkeitskonzert des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten. Unter dem Protektorate des Eisenbahnministers Dr. Zdenko Freiherrn von Forster findet Samstag den 6. Februar, ½8 Uhr abends, im großen Konzerthaussaale unter Leitung des Chormeisters Carl Führich und unter Mitwirkung der k. k. Hofopernsängerin Paula Windheuser und des Konzertmeisters des Hofopernorchestors Professor Karl Prill das 3. Wohltätigkeitskonzert des Gesangvereines österr. Eisenbahnbeamten statt.

Der Reinertrag fließt dem Kriegsfürsorgefonds des deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten-Vereines zur Erhaltung des in seinem Kurhause in Rohitsch-Sauerbrunn errichteten Verwundetenspitales und zur Unterstützung der Familien gefallener Eisenbahnbeamten zu. Die Vortragsordnung enthält Tonwerke von Goldmark, Hegar, Engelsberg, Bruch, Thuille, C. Führich, Weinzierl, Weber und Rohrbeck. Verkaufsstellen für Karten: Sämtliche Wiener Ortsgruppen des deutschösterr. Eisenbahnbeamten-Vereines und die Vereinsleitung desselben, VI. Linke Wienzeile 116, von 9 bis 12 und 3 bis 7 Uhr an Wochentage. Die Konzertkasse III. Lothringerstraße Nr. 20 übernimmt bis 25. d. M. Vormerkungen für Stammsitzinhaber.

Mitteilung. Die Niederösterreichische Landes-Lebens- und Rentenversicherungsanstalt hat sich bereit erklärt unseren Clubmitgliedern und deren Angehörigen jedwede Art von Versicherungen zu besonders begünstigten Bedingungen einzuräumen. Nähere Auskünfte erteilt die Kanzlei der Versicherungsanstalt in Wien, I. Löwelstraße 14—16.

LITERATUR.

Der europäische Krieg. Historische Darstellung der Kriegsereignisse von 1914. Von Andreas Hemberger. A. Hartlebens Verlag, Wien und Leipzig, Heft 4—6.

Die Hefte setzen die durch viele Bilder, Karten und Pläne geschmückte Darstellung der Kriegsereignisse in entsprechender Weise fort. Wie werden nach Schluß des Werkes ausführlich darauf zurückkommen.

Die Bergstadt. (Breslau, Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn; Preis K 3·60 vierteljährlich.) Das reich und schön ausgestattete Jännerheft eröffnet der Herausgeber Paul Keller mit einer Neujahrsbetrachtung, die in einer flammenden Anklage des lügnerischen und scheinheiligen England gipfelt. Eine erschütternde Episode aus den Kämpfen der Österreicher gegen die Montenegriner erzählt Rifat Gozdovič Pascha in seinem „Schloß Staro-Slano". Einer der besten Kenner der französischen Hauptstadt, Otto Röse, schildert Paris in einer mit farbigen und schwarzen Bildern geschmückten fesselnden Plauderei. Gut illustriert sind ferner die Beiträge „Von der größten Werft Deutschlands" von A. Schmidt und „Dschunkenfahrt auf dem mittleren Yangtse" von Fr. Secker. Nach dem westlichen Kriegsschauplatz führen den Leser W. Pieper mit seinem ergreifenden Stimmungsbilde „An der Maas" und F. Schrönghamer mit der packenden Darstellung eines eigenen Erlebnisses „Im Turkograben". Auch in den Gedichten und beigegebenen Liedern wird die kriegerische Note kräftig angeschlagen. Die Fortsetzung von Kellers Roman „Ferien vom Ich" fesselt wieder ungemein. „Aus Großvaters Bücherschrank" werden fesselnde Tagebuchaufzeichnungen und eine Karikatur von 1870/71 sowie ein merkwürdiges fliegendes Blatt vom Dezember 1813 hervorgeholt. Ein gediegener literarischer Teil, Schach, Rätsel und Spiele vervollständigen den vielseitigen Inhalt dieses mit sechs vorzüglichen Tafelbildern in Farben- und Tondruck gezierten Heftes.

Berichte über die Tätigkeit der Handels- und Gewerbekammer in Prag in den Jahren 1912 und 1913. Diese Berichte beschäftigen sich naturgemäß in erster Linie mit Angelegenheiten, die den Kammersprengel Prag betreffen, zum Beispiel Post-, Telegraphen- und Telephonwesen in Böhmen. Nichtdestoweniger finden sich im Berichte schon infolge der Bedeutung der im Kammersprengel Prag vertretenen Industrien eine Reihe von Mitteilungen, welche jedem, der wirtschaftliche Fragen in Österreich verfolgt und studiert, Anregung bieten. Aus dem Berichte vom Jahre 1912 seien folgende Stellen wiedergegeben:

Der hohe Zollschutz für agrarische Produkte, die Erhöhung der Löhne und fixen Bezüge und mannigfache andere Ursachen haben eine wesentliche Teuerung der Lebens- und Genußmittel in den letzten Jahren hervorgebracht, die der Kammer wiederholt Anlaß zum Eingreifen gegeben hat. Im Vorjahre hat die Kammer über Aufforderung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen demselben eine sehr ausführliche und eingehende Denkschrift über die Ursachen dieser Teuerung und die Mittel zur Abhilfe erstattet.

Die Handelspolitische Zentralstelle der Vereinigten Kammern, an deren Arbeiten unsere Kammer einen regen und hervorragenden Anteil nimmt, hat im Jahre 1912 die zur Erneuerung unserer Handelsverträge notwendigen Vorarbeiten bereits begonnen; die Geltungsdauer dieser Verträge läuft bekanntlich im Dezember des Jahres 1917 ab und es soll deshalb das gesammelte Material sowie die Anträge der Zentralstelle, welche als Grundlage für die neuen Verhandlungen dienen werden, schon im Anfange des Jahres 1915 der Regierung vorliegen, damit sie rechtzeitig verarbeitet werden können. Die bezüglichen Referate wurden, wie bisher, so auch jetzt unter die in der Handelspolitischen Zentralstelle vertretenen Handels- und Gewerbekammern aufgeteilt. Unsere Kammer übernahm hiebei die Referate: Eisen, Eisenhalbfabrikate und Schienen, über Maschinen im allgemeinen, über landwirtschaftliche Maschinen, über Eisenbahnfahrzeuge, über Erzeugnisse der graphischen Industrie, über Zucker, Handschuhe, Lacke, Firnisse, Farben aller Art, Tinten und Bleistifte, Stärke und Leim, Albumin, Kasein, Schuhwichsen und Schwärzen aller Art, ferner über Wachstuch, Ledertuch und Waren daraus, über Granatwaren, über Selchwaren und Sämereien.

Bei diesen handelspolitischen Vorarbeiten handelt es sich vorläufig in erster Reihe darum, einen möglichst klaren und genauen Überblick über die Entwickelung der wichtigsten Industriezweige unter dem bestehenden Zollregime (also seit 1906) zu gewinnen. Erst nach dieser Feststellung, welche in der Form ausführlicher Berichte erfolgen soll, wird man mit den unmittelbaren Verhandlungen über die Regelung der Zollsätze selbst beginnen können.

Die Tätigkeit des Tarifbureaus nahm in dem verflossenen Jahre abermals einen namhaften Aufschwung, indem die

Digitized by Google

in diesem Jahre vorgenommenen zahlreichen Änderungen der Frachttarife die Kammer zu vielfachen Initiativschritten veranlaßten und auch infolge Anregungen seitens der Parteien in zahlreichen Fällen eine Ingerenz der Kammer notwendig wurde. Von den einschlägigen wichtigeren Tariffragen sind namentlich Aktionen zu erwähnen, welche die Kammer durch Veranstaltung von Beratungen und durch entsprechende Interventionen anläßlich der Regelung der Zucker-, Branntwein-, Kohlen-, Petroleum-, Malz-, Gerste-, Baumwolltarife, in der Frage der Regelung der Tarife mit dem Holeschowitzer Hafen, ferner der Tarife mit Bosnien und Herzegowina, für Stückgüter mit Galizien und andere mehr unternommen hat.

Dem Berichte der Handels- und Gewerbekammer Prag vom Jahre 1913 sind folgende Stellen entnommen:

Was das Verkehrswesen betrifft, veranstaltete die Kammer Ende Mai 1913 unter Teilnahme sämtlicher Handelskammern Böhmens eine Verkehrskonferenz, an welcher sich auch sämtliche k. k. Staatsbahndirektionen der das Königreich Böhmen tangierenden Strecken sowie die Direktionen aller Privatbahnen, das k. k. Eisenbahnministerium und die k. k. Post- und Telegraphendirektion in Prag beteiligten. Der Verlauf der Konferenz war für die Interessen des Kammersprengels zufriedenstellend, da mehrere von der Kammer gestellte Forderungen erfüllt wurden.

Die Handelspolitische Zentralstelle der vereinigten Kammern hat im Jahre 1913 die zur Erneuerung unserer Handelsverträge notwendigen Vorarbeiten, die bereits im Jahre 1912 in Angriff genommen wurden, weiter fortgesetzt. Das ganze Jahr 1913 war einer eifrigen Sammlung des notwendigen Materiales gewidmet. Zu diesem Zwecke haben die Referenten nicht nur im Kammersprengel, sondern auch in allen für ihre Referate wichtigen Industriezentren Österreichs alle bedeutenderen Firmen besucht, um mit den Interessenten persönlich zu verhandeln, ihre Wünsche und Beschwerden entgegenzunehmen sowie auch die technische Einrichtung der Betriebe kennen zu lernen. Auf Grund des auf diese Weise gesammelten Materiales werden sodann im Wege der Handelspolitischen Zentralstelle ausführliche Referate über einzelne Industriebranchen und deren Zollwünsche erstattet werden, und zwar soll das Material und die Anträge zum künftigen autonomen Zolltarif bereits in der ersten Hälfte des Jahres 1914 der Regierung vorliegen, damit sie den Entwurf eines neuen autonomen Zolltarifes rechtzeitig vorbereiten und in die diesbezüglichen Verhandlungen mit Ungarn eintreten kann.

Neueste Erfindungen und Erfahrungen auf dem Gebiete der praktischen Technik, Elektrotechnik, der Gewerbe, Industrie, Chemie, der Land- und Hauswirtschaft usw, XXXXII. Jahrgang 1915, Heft 2 (A. Hartlebens Verlag, Wien). Pränumerationspreis ganzjährig, für 13 Hefte K 10. Einzelne Hefte 80 h. Aus dem Inhalt dieses Heftes führen wir an: Unverbrennliche Feueranzünder. — Säcke aus Papier als Ersatz für Jute und Baumwolle. — Die Feuerfestmachung des Holzes. — Das Periskop. — Über das Polieren von Aluminium. — Braunfärben von Messing. — Dampfhahnschmiere. — Verfahren zur Herstellung von Bausteinen aus Schutt unter Kalkzusatz. — Gewichte verschiedener Holzarten in Kubikmetern usw. Die vorstehende kurze Inhaltsangabe zeigt, wie fruchtbringend die Tätigkeit der Zeitschrift ist.

CLUBNACHRICHTEN.

Empfang des Clubpräsidiums bei Seiner Exzellenz dem Eisenbahnminister. Eine von unserem Präsidenten geführte Abordnung der Clubleitung (Hofrat Reiber, Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler und Staatsbahnrat Dr. Leipen) wurde am 22. Jänner von Seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister Dr. Freiherrn von Forster empfangen.

Die Abordnung brachte Seiner Exzellenz den Dank der Clubleitung für das dem Club bei wiederholten Anlässen betätigte gütige Wohlwollen zum Ausdruck. Der Herr Minister, der die Abordnung mit der ihm eigenen gewinnenden Liebenswürdigkeit aufnahm, äußerte bei der Besprechung verschiedener schwebenden Angelegenheiten sein reges Interesse für die Bestrebungen des Club und hob die der Entwicklung des Clublebens förderliche Neugestaltung der Clubräume anerkennend hervor. Die Mitglieder der Abordnung schieden mit dem lebhaften Eindrucke der dem Club von dem obersten Leiter des Dienstzweiges zugewandten Fürsorge und Wohlgeneigtheit.

Spende für unser Clubheim. Unser Präsident, Se. Exzellenx Dr. von Wittek, hat dem Club ein Bild Seiner Majestät unseres Kaisers gespendet, welches nun den großen Vortragssaal schmückt.

Ferner überließ Se. Exzellenx dem Club über Bitte mehrerer Funktionäre der Clubleitung sein, von Meister Stöhr stammendes Ölportrat welches Seine Exzellenz, vor dem Schreibtische stehend, naturgetreu darstellt. Dieses Kunstwerk bildet nunmehr die Zierde unseres ersten Lesesalons.

Bericht über die Clubversammlung am 19. Jänner 1915. Der Vorsitzende Exzellenz von Wittek eröffnet die Versammlung und macht folgende geschäftliche Mitteilungen:

‚Die nächste Clubversammlung findet wegen des auf den 2. Februar fallenden Feiertages am 9. Februar statt. In dieser wird Herr Hofrat, Universitätsprofessor Dr. Josef Strzygowski einen Vortrag mit Lichtbildern über „Die Kunstdenkmäler auf den Kriegsschauplätzen“ halten. Beginn 7 Uhr abends.

‚Die nächsten Damen-Teeabende finden am 21. und 28. Jänner und 4. Februar statt.

Heute hält Herr Ministerialsekretär Dr. Adolf Großmann einen Vortrag über „Die Feldpost“ mit Lichtbildern.

Nach dem Vortrage findet hier ein gemeinsames Abendessen statt. Die Damen und Herren, die daran teilnehmen wollen, werden ersucht, sich jetzt schon in den aufliegenden Bogen einzuzeichnen“.

Der Vortragende, ein genauer Kenner des gesamten Postwesens gibt zunächst einen kurzen Überblick über dessen Entwicklung. Eigentlich militärischen Ursprungs wurde die Post, die zunächst nationalen Charakter hatte, und seit dem Entstehen des Weltpostvereines den ganzen Erdteil umspannt, bald vom Handel adoptiert, dessen wichtigste Stütze sie in Gemeinschaft mit den Eisenbahnen bildet. Einen auch in Friedenszeiten woh. vorbereiteten Zweig der postalischen Einrichtungen bildet die Feldpost, die, dem mächtigen Verkehre zwischen Kriegsschauplatz und Hinterland und umgekehrt dienend, bei uns einen Bestandteil der militärischen Organisation bildet. An der Spitze steht der Generalfeldpostdirektor, die ihm unterstehenden Behörden sind das Hauptfeldpostamt und die Feldpostämter. Die an die Militärbehörden oder Personen gerichteten Briefe, Pakete und Sendungen werden zunächst in einer eigenen Feldpostsortierstelle geordnet. Der Abtransport der Postsäcke mit der Eisenbahn erfolgt in gewöhnlicher Weise. Bis und wie weit die bahnseitige Beförderung erfolgen darf, bestimmt jeweils die Militärverwaltung. Die weitere Versendung geschieht nun je nach Möglichkeit mit Autos, meist mit Wagen und geht natürlich verhältnismäßig langsam vor sich. Abgesehen von der Rücksichtnahme auf die verfügbaren Fuhrwerke sind die Straßen von den marschierenden Truppen, den Nachschüben, Sanitätskolonnen usw. stark in Anspruch genommen, nur die Post muß warten, bis die Verkehrswege frei sind oder ihr Ziel auf Umwegen zu erreichen suchen.

Sind die Briefe beim Hauptfeldpostamt eingetroffen, werden sie nach den einzelnen Feldpostämtern geordnet und diesen mit, landesüblichem Fuhrwerke zugemittelt. Hier sind die Schwierigkeiten noch größere, da diese Feldpostämter keinen ständigen Sitz haben, sondern alle Bewegungen ihres Truppenkörpers mitmachen, daher ihren Standort häufig wechseln, ferner verzögert sich die Ablieferung der Briefe auch dadurch, daß der zur Empfangnahme postalischer Sendungen einzig berechtigte Postoffizier nur fallweise die Abholung beim Feldpostamte vornehmen kann. Wer weiter berücksichtigt, daß die Zustellung an den Empfänger nur in Kampfpausen vorgenommen wird, der überdies in vielen Fällen bei Eintreffen der Post auf Patrouillengängen begriffen oder abkommandiert sein kann, dann wird es leicht verständlich sein, daß ein Brief oft auch erst nach Wochen in die Hände des Adressaten gelangt, ohne daß die Postverwaltung auch nur die geringste Schuld an der Verzögerung trifft. Die Beförderung der Briefe in umgekehrter Richtung geht verhältnismäßig schneller vonstatten, da außer der Zensur keine Anlässe zu Verzögerungen gegeben sind.

Digitized by Google

Die Postverwaltung hat auch Anteil an der Kriegsfürsorge, indem sie durch Ausgabe der Kriegsmarken eine nicht zu unterschätzende Einnahmsquelle für Wohltätigkeitszwecke schuf.

Hat der Krieg auch zu Beginn den Handel zum Stocken gebracht und dadurch einen Rückgang der Postexpeditionen bewirkt, so macht sich seit dem Monate November eine stetige Steigerung bemerkbar, die auch im Verkehre der Postsparkasse feststellbar, mit Sicherheit einen wesentlichen Aufschwung des Handels und Verkehres erhoffen läßt.

Lebhafter Beifall lohnte die interessanten Ausführungen und mit Worten des Dankes an den Vortragenden für die umfassende Behandlung dieses wichtigen und die Interessen der Allgemeinheit und jedes Einzelnen so sehr berührenden Gegenstandes schloß der Vorsitze die Versammlung. Der Schriftführer Dr. Leipen.

Die Donnerstag 5 Uhr Tee-Abende in unserem Club erfreuten sich auch im Monate Jänner eines überaus regen Besuches; die an das Kriegsfürsorgeamt in diesem Monate abgelieferten 3 Leibchen, 15 Schneehauben, 2 Ohrenschützer, 1 Bauchwärmer, 9 Kniewärmer, 3 Schals, 21 Paar Wadenstutzen, 5 Paar Socken, 2 Paar Fäustlinge, 2 Paar Übersocken und 12 Paar Pulswärmer, ferner 4100 Stück Zigaretten und 1 Ballen Scharpie geben den besten Beweis für den Fleiß unserer Damen. Auch das materielle Erträgnis war ein überaus günstiges, denn es konnte außer der Beschaffung des Tabaks für obige Zigaretten auch noch ein Betrag von K 100 an den Witwen- und Weisenhilfsfonds für die gesamte bewaffnete Macht (wofür dem Damenkomitee ein von Ihrer kaiserlichen und königlichen Hoheit der durchlauchtigsten Frau Erzherzogin Blanka eigenhändig gefertigtes Dankschreiben zukam) und K 100 an das offizielle Prothesenkomitee abgeführt werden. Dieses günstige Ergebnis ist zum größten Teile den freundlichen Spenden zu danken, die unserem Damenkomitee zukamen (Frau Oberstaatsbahnrat Dr. Wengraf 5000 Zigarettenhülsen, Frau Staatsbahnrat Dr. Leipen 12 Teetassen: Frau Direktor Proch Teestangen, Kuchen und Bäckereien, Frau Koch Kuchen, Frau Woitischek Zwieback, Schinken, Frau Stögerl Bischofbrot, Frau Wiesgrill und Frau Bukowski Bäckereien, Fräulein Dorl und Gretl Winkler 500 Zigaretten, vom Tisch des Eisenbahngesangvereines 200 Zigaretten usw.), wofür den Spenderinnen herzlichster Dank gesagt sei. Der Besuch wird überaus günstig beeinflußt durch künstlerische Darbietungen, für welche ebenfalls unsere Damen vorsorgen. So stellte Frau Direktor Proch das Programm für den 7. Jänner zusammen, und selbst als Meisterin des Gesanges einige herrliche Lieder vortragend, gewann sie als Mitwirkende Fräulein Kalser (Klavier), Herr Uhlenhut sen. (Gesang), Uhlenhut jun. (Violine), Klavierbegleitung Herr Komponist Führich; der 14. Jänner war der Tag der Frau Inspektor Sellner: Baron Eder (Klavier), Frau Direktor Feigl (Gesang), Herr Zięba (Gesang), Herr Bildhauer Alexander Jaray (Rezitation), Klavierbegleitung Chordirektor Heinrich Singer; am 21. Jänner Frau Inspektor Taussig: Mitglied des Hofopernorchesters Herr Stieglitz (Cello), Fräulein Joles (Klavier), Herr Hauswirt (Gesang) und Herr Dr. Weil (Homunculus) brillierten mit ihren genußreichen Vorträgen. Das Programm für den 28. Jänner (worüber erst in der nächsten Nummer berichtet werden kann) hat Frau Staatsbahnrat Dr. Leipen, für den 4 Februar Frau Generaldirektor Teirich, für den 11. Februar Frau Hofrat v. Csatáry, für den 18. Februar Frau Oberstaatsbahnrat Dr. Wengraf, für den 25. Februar Frau Oberinspektor Manschv. Hueber, für den 4. März Frau Architekt Kowats, für den 11. März Frau Gross zusammenzustellen übernommen; die erstklassigen Darbietungen, die wir bisher hörten und die uns nach obigem bevorstehen, wirken fördernd auf den Besuch und auf die patriotische Tätigkeit der anwesenden Damen. So kann unseren Damen-Teeabenden, die bereits einen sehr ansehnlichen Erfolg aufzuweisen haben, ein sehr günstiges Prognostikon für die Zukunft gestellt und erhofft werden, daß das Zusammenwirken der Damen in unserem Club ein Resultat zeitigen wird, welches dem Club zur Ehre, dem Vaterlande zum Heile gereicht.

Freundliches Entgegenkommen des k. u. k. Kriegsfürsorgeamtes. Unser Clubkassier Herr Adolf Nowak, welcher derzeit als k. u. k. Oberleutnant am südlichen Kriegsschauplatze im Felde steht, hat sich an den Club mit dem Ersuchen gewendet, seine 80 Mann zählende Mannschaft mit den von unseren Damen bei den Donnerstag-Tee-Abenden hergestellten Strickarbeiten zu beteilen. Obzwar hier nicht verkannt wurde, daß es eine weitgehende Zumutung an das so überbürdete k. u. k. Kriegsfürsorgeamt sei, derlei Separatwünschen Rechnung zu tragen, wurde diese Bitte unseres, um seine Mannschaft so besorgten, braven Nowak dem k. u. k. Kriegsfürsorgeamt zur möglichsten Berücksichtigung gelegentlich der nächsten Ablieferung fertiggestellter Bekleidungsstücke, mitgeteilt. Am 20. Jänner l. J. kam nun folgendes Schreiben an:

..... den 12. Jänner 1915.

„An das verehrte Damenkomitee des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Für die im Wege des k. u. k. Kriegsfürsorgeamtes gespendeten warmen Wollsachen, welche der patriotische Fleiß der Damen herstellte, erlaube ich mir im Namen der beschenkten Mannschaft sowie im eigenen Namen meinen herzlichsten und ergebensten Dank auszusprechen. In vorzüglicher Hochachtung ergebenst A. Nowak, Oberleutnant i. d. R.

Diesem Dank schließen sich dieübrigen Offiziere der ... Kompagnie an: Dr. Lenotti, Oberlt., Kupka, Lt., Kofranek, Lt. Dr. A. Strobl, Oberlt."

Das k. u. k. Kriegsfürsorgeamt hat also unserer Bitte voll entsprochen, wofür ihm hiemit für dieses so überaus freundliche Entgegenkommen der herzlichste Dank der Clubleitung ausgesprochen sei.

Der 5 Uhr-Tee.

Stets marschiert in erster Reihe
Unser Club, das ist bekannt —
Neben ihm wird unwillkürlich
Der Gesangverein genannt.

Beide nennt man Fachvereine
Und sie sind es, das ist klar,
Und ihr schön' Zusammenwirken
Bringt Erfolge wunderbar.

Wissenschaft und Kunst zu üben,
Sind sie jederzeit bereit;
Großes haben sie geleistet
In der gold'nen Friedenszeit.

Festkonzert, Vergnügungsabend.
Beides hat jetzt keinen Reiz —
Wert hat jetzt nur eine Leistung:
In dem Dienst fürs rote Kreuz.

In den Dienst der Kriegsfürsorge
Hat der Club sich jetzt gestellt;
Der Gesangverein selbstredend
Hat dem Club sich zugesellt.

Damen stopfen Zigaretten,
Damen zupfen jetzt Scharpie;
Daß die Damen Strümpfe stricken,
Sah im Frieden man wohl nie.

Irma Wittek führt das Szepter
Mit gewohnter Eleganz,
Ihr zu Seit' ein hilfsbereiter,
Wunderschöner Damenkranz:

Forster, Pattai, Trnka, Burger,
Taussig, Leipen, Sellner, Löhr,
Rinaldini, Hirt und Rother,
Kovats, Proch und viele mehr.

Außer Stande zu benennen
All' die Damen hochgeehrt,
Will ich auch der Herr'n gedenken,
Die der Nennung sicher wert.

Unsres hehren Präsidenten
Sei an erster Stell' gedacht,
Der den Club, wie alle wissen,
Auf die heutige Höh' gebracht.

Nennen muß ich Hauler, Leipen
Und den kaiserlichen Rat,
Der beim 5 Uhr-Tee wie immer,
Vieles vorzukehren hat.

Meister Führich, Pepi Kovats
Sind jetzt gleichfalls immer da,
Ebenso die braven Herren
Sellner, Husserl, Wotawa.

Wollt Ihr wissen, wer verbrochen
Dieses einzig „schöne" Lied —
Sag ich Euch, es ist ein Sänger,
Der zugleich auch Clubmitglied.

R.

Digitized by Google

Leopolder & Sohn

Wien, III|1 Erdbergstraße 52.

Leipzig-Schleussig, Seumestraße 86.

Fabrik für Telegraphen-Apparate, Telephone und Telephon - Zentral - Umschalter, elektrische Stations-Deckungssignale und Bahnwächter-Läutewerke für Eisenbahnen, Telegraphen - Batterien und Leitungsmateriale, Wassermesser eigenen Patentes für städtische Wasserwerke, Bierbrauereien und Maschinenfabriken. ees

Alle Telephon- und Telegraphen-Einrichtungen werden prompt ausgeführt und Voranschläge kostenfrei ausgearbeitet.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen modernsten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Betonbau-Unternehmung

Pittel & Brausewetter

Prag — Karlsbad.

Geschäftsgründung 1870.

Hochbau: Eisenbetonkonstruktionen für Industrieanlagen, Deckensysteme jeder Art.
Brückenbau: Besonders nach Patent „Melan".
Wasserbau: Komplette Wasserkraftanlagen.
Tiefbau: Fundierungen aller Art, besonders Maschinenfundamente.
Assanierungsbau: Kanalisierungen, Filteranlagen, Reservoire und Bassins usw.

JOHANN N. VERNAY

DRUCKEREI- UND VERLAGS-AKTIENGESELLSCHAFT

WIEN, IX. CANISIUSGASSE 8—10

Buch- und Akzidenzdruckerei, Lithographie, Schriftgießerei u. Stereotypie, Setzmaschinen, Rotationsmaschinen empfiehlt sich zur Herstellung aller typographischen und lithographischen Druckarbeiten

Werkdruck, Illustrationsdruck

Kataloge, Preislisten, Werke, Zeitungen, Tagesblätter, Briefpapiere, Rechnungen, Reklamekarten, Plakate, Mehrfarbendruck, Vignetten, Ziehungslisten, Reklamedrucksachen

Spezielle Einrichtungen bestehen für den Druck von

WERTPAPIEREN, AKTIEN, COUPONBOGEN, POLIZZEN, OBLIGATIONEN

Größte Leistungsfähigkeit!

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord-, und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußisch- Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohles owie erstklassige Steinkohlenbriketts.
Telephon 12986. Telephon 21113.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Schnelldreh-Revolverstahl №5%

Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Schweizer Kalkzusatz

zur verläßlichen u billigen Herstellung absolut wetterfester und frostsicherer Fassaden mittels Feinverputz oder Anstrich. Selbst nach anhaltenden Regengüssen gleichbleibend im Aussehen und in der Farbe. — Geruchlos — nicht ätzend — keine Fleckenbildung — mit allen Erdfarben mischbar — einfachste Anwendung.

Erste Referenzen. — Proben und Prospekte kostenfrei.

Alleinvertrieb: **S. & M. KROHN**

Registrierte Schutzmarke. WIEN, I. Plankengasse 6 u. GRAZ, I Kaiserfeldstraße 21.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftaufgrabmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentümer und Verlag des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 4. Wien, den 15. Februar 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen. — Vereinfachung des Vorganges bei Verkehrsteilungen im Güterverkehre. Von Emil Rank. (Schluß folgt.) — Technische Rundschau: Schutz der Schwachstromleitungen gegen hochgespannte Ströme. Beheizung von Eisenbahndämmen. — Chronik: Personalnachrichten betreffend Clubmitglieder. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Personalnachrichten. Das Wachstum der Städte längs der Sibirischen Bahn. Ergebnisse der italienischen Eisenbahnen. — Literatur: Die steiermärkische Landesbahnen-Aktion. Die mechanischen Stellwerke der Eisenbahnen. — Clubnachrichten. — Inserate.

Clubanzeigen.

Jeden Donnerstag „5 Uhr-Tee im Clublokale". Kein Eintrittsgeld. Kein Zwang eine Jause zu nehmen.

* * *

Dienstag den 2. März, um ½7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Erwin Edler v. Paska über: „Tauchboote und Unterseeboote" mit Lichtbildern. Eingeführte Gäste willkommen.

Nach dem Vortrage gemeinsames Abendessen im Clublokale. Anmeldungen hiezu im aufliegenden Bogen.

* * *

Während der Vorträge — sowohl an den Vortragsabenden als auch bei den 5 Uhr-Teeabenden — bleiben die Saaltüren geschlossen, das Servieren ist nicht gestattet.

Sonntag-Vormittags-Ausflüge in den Wienor-Wald.

Mehrfachen Wünschen entsprechend, beabsichtigt das gefertigte Komitee ab 21. Februar an Sonntag-Vormittagen 3 bis 4 stündige Ausflüge in die nächste Umgebung Wiens (Wiener-Wald) unter Führung eines Komiteemitgliedes zu unternehmen. Zusammenkunft am Sonntag den 21. d. M. in Gersthof (Endstation der elektrischen Straßenbahn, Linie 41 A) um ¾9 Uhr vormittags. Beginn der Wanderung punkt 9 Uhr über Schafberg, Dornbach zur Jubiläumswarte auf den Gallitzynberg; dort Frühstück, sodann Rückmarsch nach Ottakring (Endstation der J-Linie).

Bei ausgesprochenem Regenwetter auf den nächsten Sonntag verschoben; nächste Partie wird bei diesem Ausfluge besprochen.

Das Exkursionskomitee.

Vereinfachung des Vorganges bei Verkehrsteilungen im Güterverkehre.

Von **Emil Rank.**

A. Allgemeine Bemerkungen.

Eine Vereinfachung des Vorganges bei der Vereinbarung von Verkehrsteilungen ließe sich ohne wesentliche Beeinträchtigung der materiellen Interessen der beteiligten Bahnen nur in der Art denken, daß an Stelle der zeitraubenden und fast immer ungemein schwierigen Verhandlungen von Fall zu Fall über die Verkehrsteile (Prozente des Verkehres), welche den anspruchsberechtigten Wegen in jeder Verkehrsgruppe zuzuweisen sind, feste Grundsätze treten, welche, ein für allemal vereinbart, sowohl die Auswahl der Wege, welche am Verkehre teilnehmen sollen, erleichtert, als auch die Feststellung der Verkehrsteile, welche jedem Wege zufallen sollen, auf rein rechnerischem Wege ermöglicht.

Wenngleich nun auch jeder Kenner der Verhältnisse darüber klar sein wird, daß es bei materiellen Fragen von der Bedeutung, wie sie die Verkehrs- und Einnahmen-Verteilung für die Eisenbahnen haben, außerordentlich schwer ist, die Lösung auf mehr oder weniger schematischem Wege zu erreichen, so ist doch nicht zu verkennen, daß die Umstände, welche auf die Vereinbarung von Verkehrsteilungen Einfluß haben, immer die gleichen sind. Sie kommen bei jeder einzelnen Verkehrsteilung zur Wirkung.

Dies läßt nun die Annahme nicht von vorneherein als eine utopische erscheinen, daß es möglich sein müßte, diese Momente für den Bereich größerer Verkehrsgebiete ihrem Werte nach ein für allemal abzuschätzen und diese Schätzung in festen Ziffern zum Ausdruck zu bringen. Die fortschreitende Zusammenziehung der Eisenbahnnetze, wie sie durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen herbeigeführt wird, im Zusammenhange mit der immer mehr sich entwickelnden großzügigen Auffassung aller Verkehrsprobleme, welche den Wert von Einnahmenausfällen gegenüber den damit erreichten Vorteilen nüchterner und daher richtiger zu beurteilen gestattet, dürfte aber den Versuch, das Verkehrsteilungsproblem, wenigstens für einen großen Teil des Güterverkehres einschließlich des internationalen, nach festen Grundsätzen zu lösen, zur Zeit aussichtsreicher erscheinen lassen, als dies früher der Fall war.

Diese Grundsätze müßten natürlich die Umstände, welche die Auswahl der Verkehrswege und die Teilung des Verkehres unter dieselben schon zur Zeit beeinflussen, wenigstens der Hauptsache nach in genügendem Maße berücksichtigen. Gegenstand der Vereinbarung würde dann nicht mehr die zeitraubende, sich immer wiederholende Verhandlung darüber sein, welche Wege zum Verkehre zugelassen werden sollen und welcher Anteil ihnen in jeder Verkehrsgruppe zuzuweisen ist, sondern nur die ein für allemal vorzunehmende Bewertung aller Momente, welche auf die Verkehrsteilung Einfluß nehmen. Steht diese Bewertung innerhalb eines größeren Verkehrsgebietes einmal fest, dann würden sich nach Feststellung der einzelnen Verkehrsgruppen sowohl die Auswahl der beförderungsberechtigten Wege, als auch die ihnen zuzuweisenden Verkehrsteile von selbst

Digitized by Google

ergeben und es würde sich jede weitere Verhandlung auch beim Hinzukommen neuer Abkürzungswege erübrigen.

Als ein Umstand, welcher jede Verkehrsteilung beeinflußt, kommt vor allem die Länge der Strecke einer Bahn in Betracht, welche in den Wettbewerb treten kann und für welche die anmeldende Eisenbahn das Tarifierungsrecht besitzt. Diese Streckenlänge drückt eben die Tarifkraft der Strecke aus. Ein zweiter wichtiger Umstand ist die Länge der Wege, welche in den Wettbewerb treten können. In der Regel werden die Eigenkosten und die Beförderungszeit auf dem kürzeren Wege geringer sein als auf dem längeren. Dieser Umstand stärkt unter normalen Verhältnissen die Tarifkraft des kürzeren Weges. In ähnlicher Weise werden die Selbstkosten auf ebenen Strecken niedriger sein, als auf Strecken mit großer Steigung oder vielen Krümmungen. Dies verstärkt ebenfalls die Tarifkraft der ersteren, allerdings nicht in dem Maße, als es gewöhnlich angenommen wird. So ist zum Beispiel seinerzeit für die Semmering- und die Brennerstrecke der österr. Südbahn berechnet worden, daß ihre Betriebs- und Erhaltungskosten — und nur diese kommen hier in Frage — nur um etwa 50% höher sind, als auf ebenen Strecken. Da aber die Semmeringstrecke nur 48, die Brennerstrecke nur 64 *km* lang ist, bedeuten hier die Steigungsverhältnisse nur eine verhältnismäßig geringe Einbuße an Tarifkraft.

Ferner müßte dem Umstande Rechnung getragen werden, daß ein Weg in der Regel umso tarif- und leistungskräftiger ist, je weniger selbständige Bahnen an ihm beteiligt sind, desgleichen dem Umstande, daß eine Bahn, welche den Verkehr auf dem einen Wege mit einer langen Strecke bedienen kann, ihn aber auf einem anderen Wege auf einer kürzeren Strecke abgeben soll, die Tarifkraft der letzteren ungünstig zu beeinflussen vermag.

Ein weiteres Moment bildet die Beschaffenheit des Eisenbahnweges. Hauptbahnen, welche die Lasten der staatlichen Bau- und Betriebsvorschriften voll zu tragen haben, sind für den Übergangs- und namentlich für den internationalen Güterverkehr naturgemäß geeigneter als Nebenbahnen irgendwelcher Art, für deren Bau und Betrieb oft weitgehende Zugeständnisse gemacht werden. Dies ist insoferne ein wunder Punkt, als Nebenbahnen mit schwachem Verkehre oft viel leichter in der Lage sind, den Güterverkehr durch die Gewährung von Frachtnachlässen zu beeinflussen, als Hauptbahnen, weil sie viel weniger als letztere Gefahr laufen, sich dadurch die Einnahmen aus anderen Güterverkehren zu verderben. Hier kann nur der Hinweis auf das öffentliche Interesse, welches die Sicherung einer raschen und glatten Verkehrsabwicklung fordert, Abhilfe in der Art schaffen, daß die Nebenbahnen durch staatlichen Zwang davon abgehalten werden, Verkehre zu beeinflussen, zu deren Bedienung sie nicht bestimmt sind. Wenn, wie es wiederholt vorgekommen ist, Nebenbahnen dadurch unterstützt werden, daß ihnen von den anschließenden Staatsbahnen eigener Verkehr zugewiesen wird, so wird dies gewiß nicht allgemein als eine richtige Art von Subventionierung anerkannt werden. Jedenfalls sollte und könnte aber ein derartiger Vorgang überall dort ausgeschlossen werden, wo es sich um Güterverkehre handelt, an denen noch andere Hauptbahnen beteiligt sind.

Es wird auch manchmal der Richtung Beachtung geschenkt, in welcher sich der Verkehr bewegt. Die Eisenbahnen, bei welchen das Gut aufgegeben oder welchen es zur Weiterbeförderung übergeben wird, behaupten gewöhnlich, sie hätten den Verkehr in der Hand und könnten dadurch einen maßgebenden Einfluß auf dessen Leitung ausüben. Diesem Umstande kann aber deshalb eine entscheidende Bedeutung nicht beigemessen werden, weil die Wahl des Weges mehr ein Recht des Absenders als ein solches der Eisenbahn ist. Der Absender wird aber am leichtesten durch Maßnahmen beeinflußt, welche ein Ausfluß des Tarifierungsrechtes der Eisenbahnen bilden. Im freien Wettbewerbe kann jene Eisenbahn, welche die größte Tarifkraft hat auch den größten Einfluß auf die Leitung der Gütersendungen ausüben, ob sie nun den Verkehr „in der Hand" hat, oder nicht. Die Tarifkraft wird aber nach dem Vorausgegangenen ohnehin, wenn auch in anderer Form, berücksichtigt.

Ein wesentlicher und unbedingt zu berücksichtigender Umstand liegt aber in der Lage der Bahnhöfe größerer Orte.

In der bisherigen Übung hat nun auch bei Verhandlungen über die Verkehrsteilung die verschiedene fachliche und sonstige Tüchtigkeit der Unterhändler eine nicht unwesentliche Rolle gespielt. Dieser Umstand könnte aber schon deswegen unbeachtet bleiben, weil gründliche Fachkenntnisse und Verhandlungsfähigkeiten immer häufiger angetroffen werden und wohl keine Eisenbahnverwaltung behaupten kann, sie verfüge zu allen Zeiten und in allen Fällen über die tüchtigsten Vertreter. Das ist schon deshalb ausgeschlossen, weil die riesige Zunahme der Verwaltungsgeschäfte und der damit verbundene Personalwechsel es nicht ermöglicht, einen und denselben Vertreter zu allen Verkehrsteilungsverhandlungen zu senden. Abgesehen davon bieten die Verhandlungen über die erwähnten Schätzungen Gelegenheit genug, die persönliche Tüchtigkeit zu verwerten. Zur Zeit dürfte also über den Einfluß der Fähigkeit der einzelnen Vertreter ruhig hinweggegangen werden können.

Auch die Starrköpfigkeit mancher Unterhändler, welcher manchmal Rechnung getragen werden mußte, kann zur Zeit ruhig ausgeschaltet bleiben. Die kleinen Vorteile, welche ein starrköpfiges Verhalten manchmal brachte, stehen in keinem richtigen Verhältnis zu den Nachteilen, die es in anderen Fällen unvermeidlich mit sich bringt.

Digitized by Google

Im folgenden soll nun versucht werden, darzulegen, in welcher Weise es sich ermöglichen ließe, die Verkehrsteilungen unter genügender Berücksichtigung der materiellen Interessen der beteiligten Bahnen nach festen, für jedes größere Verkehrsgebiet ein für allemal zu vereinbarenden Grundsätzen vorzunehmen.

B. Auswahl der teilnehmenden Wege.

Die Bestimmung der Wege, welche in den einzelnen Verkehrsgruppen als teilnahmsberechtigt anzusehen sind, würde sich von selbst ergeben, wenn nach folgenden Grundsätzen verfahren würde.

1. Nebenbahnen aller Art, das sind solche Bahnen, welche nur örtlichen Zwecken zu dienen bestimmt sind und für deren Bau und Betrieb staatlicherseits wesentliche Zugeständnisse gegenüber den Anforderungen gemacht wurden, welche an Hauptbahnen gestellt werden, können an Güterverkehren, an deren Bedienung mehr als eine Hauptbahn beteiligt ist, nur dann teilnehmen, wenn ihre Benutzung nach Lage der Sache unvermeidlich ist.

2. Bahnstrecken, deren Verhältnisse es als zweifellos ansehen lassen, daß sie einen Übergangs- (Transit-) verkehr nicht zu jeder Zeit anstandslos und rasch zu bedienen vermögen, sind von der Teilnahme an einem solchen ausgeschlossen.

3. Jede Eisenbahn kann für jede Verkehrsgruppe nur **einen** ihrer Wege zur Teilnahme anmelden, es sei denn, daß eine andere Eisenbahn, deren Berücksichtigung erforderlich ist, nur unter Einbeziehung weiterer Strecken der ersteren Bahn befriedigt werden kann.

Diese Forderung ist deshalb eine begründete, weil im Falle eines tatsächlichen Wettkampfes jede Eisenbahn den Kampf nur über jene ihrer Strecken durchführen würde, welche ihr hiezu am geeignetsten erscheint. In der Regel wird dies die längste ihrer Strecken sein. Die Annahme des erwähnten Grundsatzes würde eine Verkehrszersplitterung in hohem Grade verhindern.

4. Kommen in größeren Orten mehrere räumlich getrennte Güterbahnhöfe in Betracht, dann ist jeder dieser Bahnhöfe als besondere Verkehrsgruppe zu behandeln, es sei denn, daß ein Bahnhof nur über **einen** der anderen erreichbar ist, in welchem Falle er in die Verkehrsgruppe dieses Bahnhofes fällt. Die Einbeziehung von Wegen, welche einen Bahnhof nur unter Verwendung von städtischen Verbindungsbahnen erreichen können, ist nur dann zulässig, wenn eine oder mehrere der mitwerbenden Bahnen einen anderen Bahnhof desselben Ortes über einen unabhängigen Weg nicht erreichen können.

Die Wirkung einer solchen Vereinbarung wäre zunächst eine Beschränkung der teilnehmenden Wege auf das unbedingt notwendige Maß und die Vermeidung einer verwickelten Ausgleichung oder Abrechnung, wie sie erforderlich ist, wenn der Verkehr nach Orten und nicht nach Bahnhöfen geregelt wird. Der Vorschlag schließt sich dem bisher geübten Verfahren insoferne an, als zum Beispiel der Verkehr Wiens mit dem schlesischen Bahnhofe in Berlin nie über Eger bedient wurde.

Die Begründung des Vorschlages ist die folgende: Wo geordnete Verhältnisse herrschen, hat jeder Bahnhof eines größeren Ortes sein eigenes, von dem Verkehr der anderen Bahnhöfe unabhängiges Bestellgebiet, dessen Bedienung unter möglichster Vermeidung von Verbindungsbahnen in mehr als einer Richtung vorteilhaft wäre. Der Unterschied in der Stärke des unbeeinflußten Verkehres jedes einzelnen Bahnhofes ist, im Verhältnisse zum gesamten Güterverkehre einer Eisenbahn betrachtet und mit Ausnahme des Kohlenverkehres, nie so stark, daß der Verzicht auf die Teilnahme am Verkehre des einen oder des anderen Bahnhofes finanziell wirklich schwerwiegende Schädigungen bringen kann. Etwaige Nachteile werden auch zum größten Teil dadurch ausgeglichen, daß die etwaige ungünstige Lage einer Eisenbahn an dem einen Orte durch die günstigere Lage an einem anderen Orte wettgemacht wird.

5. Die Teilnahme am Güterverkehre ist nur innerhalb einer zu vereinbarenden Umwegsgrenze zulässig.

Eine solche Umwegsgrenze ist bereits seit vielen Jahren im deutsch-österreichisch-ungarischen Klassengutverkehr vereinbart. Sie beträgt 20% der Länge des kürzesten Weges. Die Festsetzung einer Umwegsgrenze würde sich wohl auch im Kohlenverkehre durchführen lassen, wenn die Prozentziffer etwas höher gegriffen wird.

(Schluß folgt.)

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Schutz der Schwachstromleitungen gegen hochgespannte Ströme. Über diesen Gegenstand wird in der „Zeitschrift für Post und Telegraphie“ ausgeführt: Die Nachbarschaft von Starkstromleitungen oder elektrischen Bahnen macht sich sowohl bei Telegraphen- als auch bei Fernsprechleitungen störend bemerkbar, und zwar sind die Störungen in den Telegraphenleitungen in der Regel stärker, weil bei diesen Leitungen zur Rückleitung des Stromes die Erde benützt wird; die Telephonstörungen dagegen haben ihre Ursache meistens in mangelhafter Leitungsisolation oder zu geringen Leiterabständen. Als Schutzvorrichtung gegen die Einwirkungen der Hochspannungsströme verwendet Girousse bei Telegraphenleitungen einen Empfangsapparat mit zwei gleichartigen, parallel geschalteten Wicklungen, von denen eine mit einer Induktion und einer Kapazität, die andere mit einem Widerstande in Reihe geschaltet ist, so daß sich bei einer bestimmten Frequenz die Impedanzen beider Zweige aufheben. Zur Erhaltung einer hinreichenden Deutlichkeit der

Digitized by Google

Signale ist es notwendig, daß die Kapazität den Wert von zwei Mikrofarad im allgemeinen nicht überschreitet. Zum Schutze der Telephonleitungen ist in erster Linie auf gute Leitungsisolation zu halten; außerdem schaltet man die Apparate induktiv oder schließt das Telephon durch einen Resonanzkreis, welcher den Strömen hoher Frequenz einen hohen Widerstand entgegensetzt. Mit der angegebenen Schaltung sind erfolgreiche Versuche mit einer Telegraphenleitung von Nizza nach St. Martin Vésubie angestellt worden. Die Telegraphenlinie läuft auf eine Entfernung von 25 *km* in einem mittleren Abstande von 4 *m* mit einer elektrischen Straßenbahn parallel, welche einphasigen Wechselstrom von 6600 *V* und 25 Perioden bei einer Stromstärke von 150 *A* führt. Vor Herstellung der Schutzschaltung war das Telegraphieren unmöglich, sobald die Straßenbahn im Betriebe war; nachher hat sich aber ein durchaus einwandfreier Telegraphenverkehr aufrechterhalten lassen. Gleich günstige Erfahrungen sind in den Ostpyrenäen gemacht worden, wo sich die Telegraphenleitungen den Starkstromleitungen der Südbahn nähern, die 12.000 *V* mit $16^2/_3$ Perioden führen.

Beheizung von Eisenbahndämmen. Wenn eine Lokomotive eine längere Strecke, als das von ihr mitgeführte Wasser erlaubt, ohne Aufenthalt durchfahren soll, hat man bekanntlich zu dem Hilfsmittel gegriffen, zwischen den Geleisen Tröge anzubringen, aus denen die Lokomotive während der Fahrt Wasser schöpfen kann. Der Erfinder dieser Einrichtung, der englische Ingenieur Ramsbottom, hat diese Tröge im Jahre 1857 auf der ihm unterstehenden London- und Nordwestbahn eingebaut und mit ihnen gute Erfahrungen gemacht; sie bestehen heute noch, und auch einige andere englische Eisenbahnverwaltungen haben sie auf ihren Strecken eingeführt. In Frankreich finden wir solche Tröge auf den Strecken Chartres—Bordeaux und Paris—Cherbourg; mit ihrer Hilfe ist es möglich geworden, auf diesen Strecken aufenthaltlose Fahrten über Entfernungen von 238 *km* und 220 *km* einzuführen. Auch in den Vereinigten Staaten sind an verschiedenen Stellen Ramsbottomsche Tröge angelegt worden, doch müssen dort, um sie betriebsfähig zu erhalten, stellenweise besondere Maßnahmen getroffen werden. Sie sind nämlich, wie sich leicht denken läßt, sehr empfindlich gegen Frost, und das ist auch der Grund, weshalb sie keine weitere Verbreitung gefunden haben. Das Wasser in den Trögen friert nicht nur selbst und kann dann von den Lokomotiven nicht geschöpft werden, sondern es wird auch beim Wassernehmen sehr viel Wasser verspritzt, das dann auf dem Bahnkörper gefriert und dadurch Anlaß zu Unzuträglichkeiten gibt. Um das zu verhüten, hat die Pennsylvania-Eisenbahn, eine der bestgeleiteten Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, auf einer ihrer mit Wassertrögen ausgerüsteten Strecken im Staate Indiana eine Heizvorrichtung in den Bahndamm eingebaut. Zu diesem Zweck sind zwei Heizrohre von 80 *mm* Durchmesser in etwa 1·1 *m* Abstand 65 *cm* tief unter der Oberfläche des das Geleis ausfüllenden Steinschlages verlegt worden. Sie ruhen auf eichenen Brettern, sind ebenso abgedeckt und mit Steinschlag verfüllt. In Entfernungen von etwa 100 *m* sind sie in Betongruben eingebunden, wo Kondenswassertöpfe und Gelenke zur Ermöglichung von Längsbewegungen eingebaut sind; die letzteren sind erforderlich, um den Bewegungen Rechnung zu tragen, die bei der Erwärmung und Abkühlung der Rohre und der damit verbundenen Längenänderungen auftreten. In der Mitte zwischen diesen Stellen sind die Rohre im Boden verankert. Sie reichen etwa 10 *m* über die Enden der Wassertröge hinaus. Sie werden durch eine Rohrleitung von 15 *cm* Durchmesser mit Abdampf, der noch etwa unter zwei Atmosphären Druck steht, gespeist, es sind jedoch auch Vorkehrungen getroffen, um ihnen bei Bedarf Frischdampf zuführen zu können. Die beschriebene Heizvorrichtung hat zwar die Eisbildung an der betreffenden Stelle noch nicht ganz zu beseitigen vermocht, die Verhältnisse aber doch ganz erheblich verbessert. Die Tröge eisfrei zu halten, verursachte früher sehr erhebliche Kosten, die seit Einführung der Heizung beträchtlich zurückgegangen sind. Es ist beabsichtigt, die Heizvorrichtung noch zu verbessern indem neben den Geleisen noch Heizrohre eingebaut und ihre Enden noch weiter als bisher über die Enden der Wassertröge hinausgeführt werden.

CHRONIK.

Personalnachrichten betreffend Clubmitglieder. Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst dem Oberst des Generalstabes Johann Straub die Bewilligung zur Annahme und zum Tragen des ihm von Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser verliehenen Eisernen Kreuzes II. Klasse zu verleihen.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst zu verleihen: in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille dem Schiffskapitän Karl Zuber und dem Maschinenbetriebsleiter I. Kl. Julius Hönich; die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse dem Assistenten Mato Kumičič in seiner Eigenschaft als Fähnrich i. d. Res.; ferner: das goldene Verdienstkreuz mit der Krone dem techn. Bureauchef Karl Riedlein bei der Werftverwaltung in Budapest. Alle diese Herren gehören dem Dienstverbande der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 10. Jänner 1915 im Sinne des § 1 des Anhanges zu den Statuten zu verleihen geruht: Die silberne Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderer: dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Adalbert Maria Zulawski in Wien; ferner mit Entschließung vom 10. Jänner l. J. die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Inspektor im Eisenbahnministerium Franz Bauer in Wien; dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Alexander Bönisch in Wien; dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Arnold Fleischer-Biach in Wien; dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Johann Fleischhacker in Stauding; dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Hugo Göhlert in Wien: dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Grohmann in Wien; dem Assistenten der Nordbahn Hans Lebwohl in Neusiedl; dem Oberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Heinrich Luetkens in Wien; dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

Hugo Pollak in Wien; dem Verkehrsaufseher der Aussig-Teplitzer Eisenbahn Hermann Anton Ptak in Aussig; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Maximilian Schuster in Korneuburg; dem Kanzleiexpedienten der österreichischen Staatsbahnen Josef Wlaschek in Wien; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Franz v. Wocher in Neulengbach; endlich mit Entschließung vom 24. Jänner l. J. dieselbe Auszeichnung: dem Stationsmeister der Nordbahn Anton Huber in Neu-Süßenbrunn; dem Adjunkten der Nordbahndirektion Adolf Kunerth in Wien; dem Adjunkten der Nordbahn Matthias Neumüller in Süßenbrunn; dem Oberrevidenten der Staatsbahnen Eduard Schwarz in Mödling; dem Inspektor der Staatsbahnen Josef Siegert in Wien; dem Magazinsmeister der Nordbahn Anton Wilt in Brünn.

Personalnachrichten. Der Verwaltungsrat der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft hat in seiner am 15. Jänner d. J. stattgehabten Sitzung den Herrn Staatsbahnrat i. R. Ingenieur Heinrich Bernstein zum Direktorstellvertreter der Gesellschaft ernannt und dem Buchhalter Herrn Franz Jungbauer den Titel eines Oberbuchhalters verliehen.

Das Wachstum der Städte längs der Sibirischen Bahn. Die Erhebungen über den Umfang des Wachstums der Orte, die an der Sibirischen Bahn liegen, haben ergeben, daß seit der Vollendung dieses Verkehrsweges die meisten dieser Städte einen sehr großen Aufschwung genommen haben, wie die folgende Zusammenstellung zeigt:

Städte	Einwohnerzahl		Städtische Ausgaben in Tausend Rubel	
	1897	1911	1897	1910
Tomsk	52.430	107.711	641	1.205
Irkutsk	51.484	113.288	1.039	2.100
Omsk	37.470	127.869	—	—
Wladiwostok . . .	28.986	120.000	403	980
Krasnojarsk . . .	26.653	62.000	183	480
Nowonikolajewsk .	8.473	70.000	71	614
Tobolsk	20.427	38.000	126	240
Tschita	11.480	78.114	117	430
Tjumen	29.588	50.600	—	—
Chabowowsk . . .	11.932	50.026	—	—
Nikolsk-ussur . . .	8.932	52.132	—	—

Die relativ größte Zunahme hat Nowonikolajewsk, das an der Stelle liegt, wo der Ob und die Eisenbahn zusammentreffen; dieser Lage verdankt es seinen Aufschwung, da es ein großer Umschlagplatz geworden ist. Tschita, Wladiwostok, Omsk usw. sind gleichfalls wichtige Handelsplätze geworden. Dagegen ist Irkutsk nicht mehr der große Sammelpunkt der Güter und Tomsk wächst, weil es die Stadt der Schulen und Behörden ist.

Ergebnisse der italienischen Eisenbahnen. Die Länge des Vollspurnetzes der italienischen Staatsbahnen betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1912/1913 13.612 *km*, die der Schmalspurlinien 74 *km*; weiter betrieb die Staatsbahn zwei Fährbootlinien zwischen Messina und der gegenüberliegenden Küste und drei Schiffahrtslinien in der Länge von 325 Seemeilen gleich 603 *km*. Die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe sind von rund 533·7 Mill. Lire 1911/12 auf 560 Mill. Lire (+ 26.3 Mill. Lire) 1912/13 gestiegen. Die Betriebseinnahmen pro 1 *km* erhöhten sich von Lire 39.52 auf Lire 41.14. Im Schiffahrtsdienste wurden um 350.000 Lire mehr eingenommen. Der an den Staatsschatz abgeführte Überschuß ist von Lire 31,146.000 im Jahre 1911/12 um Lire 4,122.000, auf Lire 27,024.000 zurückgegangen. Das vom Staate im Bahnwesen angelegte Kapital pro Lire 6916,726.000 verzinst sich mit 2.31%. Der Rollmaterialbestand betrug für das normalspurige Netz: 5102 Dampflokomotiven, 56 elektrische Lokomotiven, 95 Dampftriebwagen, 51 elektrische Triebwagen, 10.261 Personenwagen, 3408 Gepäcks- und Postwagen, 98.095 Gepäcks- und Viehwagen und 2312 Material- und Dienstwagen.

LITERATUR.

Die steiermärkische Landesbahnen-Aktion. Von Hermann Ritter Manger v. Kirchsberg, Graz 1914. Kommissionsverlag „Leykam" in Graz.

Diese Studie ist aus einer Arbeit für die volkswirtschaftlichen Seminarien der Universitätsprofessoren Dr. J. Schumpeter und Dr. A. Amonn in Graz hervorgegangen. Sie ist eine Untersuchung über die Tätigkeit des steiermärkischen Landtages auf dem Gebiete des Ausbaues des Eisenbahnnetzes der Steiermark, welche die Ursachen dieser Tätigkeit des Landtages sowie die Geschichte und die Entwicklung der steiermärkischen Landesbahnen ausführlich darstellt und in letzter Linie die Wirkungen des Baues dieser Bahnen auf die Volkswirtschaft der von ihnen durchzogenen Gebiete zu erfassen und zu schildern bestrebt ist.

Das Werk selbst zerfällt in folgende Abschnitte: 1. Die Vorbedingungen der steiermärkischen Landesbahnen-Aktion. 2. Die Geschichte der steiermärkischen Landesbahnen-Aktion. 3. Finanzieller Teil, und zwar *a)* die finanziellen Ergebnisse der Linien, *b)* die Gebarung des steiermärkischen Landeseisenbahnfonds. 4. Die wirtschaftlichen Wirkungen der Landesbahnen. 5. Schlußwort. Gegenstand der Besprechung sind die vom Lande gebauten Lokalbahnen, und zwar: *a)* Cilli—Wöllan, *b)* Preding-Vieselsdorf—Stainz, *c)* Pöltschach—Gonobitz, *d)* Kapfenberg—Au-Seewiesen, *e)* Murtalbahn, *f)* Windischfeistritz-Bahnhof—Windischfeistritz-Stadt.

Die in Rede stehende Studie, welche eine bisher noch nicht behandelte Materie darstellt, ist durch ihre Ergebnisse auf einem wichtigen Gebiete der Tätigkeit des steiermärkischen Landtages für das Kronland Steiermark zweifellos von Bedeutung. Aber das Buch dürfte auch in weiteren Kreisen Beachtung finden. Sind doch auch die Landesverwaltungen anderer Kronländer mit dem Bau und Betrieb von Lokalbahnen beschäftigt, bei denen manche der hier erörterten Fragen, wie Bau der Bahnen und Kapitalsbeschaffung durch das Land selbst. Art der Rechnungsführung usw., gleichfalls in Betracht kommen.

Besonders anziehend ist der Abschnitt über die wirtschaftlichen Wirkungen der steiermärkischen Landesbahnen. Der Verfassers des Buches hat sich der großen Mühe unterzogen, die wirtschaftliche Wirkungen der Landesbahnen auf die von ihnen durchzogenen Gebiete unter Benutzung der verschiedenartigsten amtlichen Quellen auf folgenden Gebieten zu erforschen: auf dem Gebiete der Industrie und des Handels, des Bergwerksunternehmens, der Forstwirtschaft, der Landwirtschaft und der Viehzucht, des Fremdenverkehrs, der Erwerbsteuer- und der Personaleinkommensteuerleistung, der Bevölkerungs- und Häuserzunahme. Aus diesem Kapitel spricht in überzeugender Weise des Verfassers Streben nach Gründlichkeit und es legt Zeugnis ab von seinem Verständnis und seiner Liebe zur heimatlichen Scholle.

Zum Schlusse sei noch die Bemerkung gestattet, daß die Lektüre des Buches wesentlich erleichtert worden wäre, wenn ihm eine Karte des besprochenen Bahngebietes beigegeben wäre. Dr. Weinberg.

Die mechanischen Stellwerke der Eisenbahnen von S. Scheibner, Königl. Oberbaurat a. D. in Berlin. Dritter Band: Die im Freien befindlichen Bauteile der Stellwerkanlagen. Mit 67 Abbildungen. (Sammlung Göschen Nr. 747.) G. J. Göschen'sche Verlagshandlung G. m. b. H. in Berlin und Leipzig. Preis in Leinwand gebunden 90 Pfennig.

Digitized by Google

Mit dem soeben erschienenen III. Bande „Die im Freien befindlichen Bauteile der Stellwerkanlagen“ ist die Bearbeitung der mechanischen Stellwerke der Eisenbahnen nunmehr zu Ende geführt. Das vorliegende Bändchen zeigt, daß es möglich geworden ist, den reichhaltigen Stoff in 5 Abteilungen: die bauliche Anordnung der Leitungen nebst Zubehör, Riegel, Weichenspitzenverschlüsse, Einzelsicherungen und Signale in gedrängter Form zu erörtern. Die Abbildungen und Erörterungen sind auf die jetzt gebräuchlichen Bauformen beschränkt. Besonders hervorgehoben werden soll, daß es möglich war, die nunmehr allgemein gebräuchlichen Einheitsformen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung im Zusammenhange und übersichtlich darzustellen, was dem bei den Beteiligten sich bereits fühlbar gemachten Bedürfnisse, sicher entsprechen dürfte.

CLUBNACHRICHTEN.

Bericht über die Clubversammlung am 9. Februar 1915. Präsident Exzellenz Dr. v. Wittek eröffnet die Clubversammlung mit nachstehenden geschäftlichen Mitteilungen: „Seit der letzten Clubversammlung sind unserem Club als wirkliche Mitglieder beigetreten die Herren: Ernst Aschenbrenner, Beamter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Franz Jellinek, Revident der k. k. Nordwestbahndirektion, Dr. Adolf Großmann, Ministerialsekretär im k. k. Handelsministerium.

Wir haben beschlossen und Seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister von dem Beschlusse Mitteilung gemacht, daß wir das Reinerträgnis unserer Donnerstag Teeabende von nun an dem von Sr. Exzellenz initiierten Protheseninstitut für verkrüppelte Eisenbahndedienstete zuführen werden, und waren bereits in der angenehmen Lage, den Betrag von K 100 sowie 1800 Zigaretten, ferner Wäsche (Spende Ihrer Exzellenz Frau Pattai), Bücher (Spende des Fräuleins Mizzi Valker), 2 Bund Scharpie, ferner 2 Spiele Schach und 1 Bund illustrierter Zeitungen diesem Zwecke zuzuführen. Wir erhielten auch von Sr. Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister ein in herzlichen Worten abgefaßtes, freundliches Dankschreiben. Ich erlaube mir bei dieser Gelegenheit an die Clubmitglieder und deren Familien die Bitte zu richten, für obigen Zweck geeignete Leibwäsche, Bettzeug, Pölster, hygienische Möbel, namentlich ungepolsterte Streckfauteuils zu spenden, und unser Clubsekretariat wird die Übernahme solcher Spenden gerne vermitteln.

Heute steht uns ein besonders genußreicher Abend bevor; Herr Universitätspofessor Hofrat Dr. Josef Strzygowski hat sich in liebenswürdigster Weise bereit erklärt, einen Vortrag über „Die Kunstmäler auf den Kriegsschauplätzen“ zu halten, dem wir mit ungeteiltem Interesse entgegensehen.

Nach dem Vortrage versammeln wir uns hier zu gemeinsamem Abendessen, und ich ersuche jene Damen und Herren, die daran teilzunehmen beabsichtigen, sich in den aufliegenden Bogen einzuzeichnen.“ Sodann lud der Vorsitzende Herrn Hofrat Dr. Strzygowski ein, mit seinem Vortrage zu beginnen.

Der ungemein interessante Vortrag, welcher durch vorzügliche Lichtbilder unterstützt war, behandelte in besonders ausführlicher Weise ukrainische, rumänische und serbische Baudenkmäler in den derzeit vom Feind okkupierten Gegenden. In einer der nächsten Nummern dieses Blattes wird eine ausführliche Inhaltsangabe des mit großem Beifalle aufgenommenen Vortrages veröffentlicht werden. Der Vorsitzende dankte nach Schluß der überaus anziehenden Ausführungen Herrn Hofrat Dr. Strzygowski namens des Club und schloß sodann die sehr zahlreich besuchte Versammlung.

Die Donnerstag 5 Uhr-Teeabende in unserem Club halten sich, was Besuch und Tätigkeit der Damen anbelangt, nicht nur auf voller Höhe, sondern werden infolge der ausgewählten künstlerischen Darbietungen von Woche zu Woche mehr in den Rahmen erstklassiger Konzerte überführt. Am 28. Jänner, an welchem Tage Frau Staatsbahnrat Dr. Leipen das Arrangement übernommen hatte, hörten wir ein Baßkonzert des Mitgliedes des k. k. Hofopernorchesters Herrn Eduard Madenski, gemütvolle Rezitationen des Fräuleins Käthe Ehren (Strauß-theater), ferner die unvergleichliche Frau Foltermayer, die eigene Kompositionen (Kriegslieder zur Laute) brachte und die hinreißenden Vorträge des Herrn Paul Morgan; also ein Programm, das sonst einen Konzertabend füllt. Durch die Anzahl der Darbietungen überboten wurde jedoch dieser Abend durch den Damentee am 4. Februar, an welchem Frau Generaldirektor Teirich für den künstlerischen Teil sorgte. Wir hörten Rezitationen der Frau Helene Bauer, Lieder der Frau Oberleutnant Anders, Vorträge der Frau Baronin Meinhart, eigene Dichtungen der Schriftstellerin Frau Sarolta v. Rettich-Pirk, ein Duett (Hänsel und Gretl) der Damen Herta Kothny und Gilda Franz, das Alpenquintett des Eisenbahngesangvereines und — eine mit Beifallssturm bewillkommte Überraschung — Meister Edmund Eysler spielte seine Kompositionen; nicht nur das, sondern er trocknete auch die Tränen des Hänsl und der Gretl, deren Auftreten durch das Ausbleiben ihres Klavierbegleiters in Frage gestellt war und übernahm diese Begleitung. Daß da der forsche Hänsl und die herzige Gretl nochmal so schön sangen wie es sonst geworden wäre, ist begreiflich.

Mit der Zunahme der Besucherzahl wächst auch das Ergebnis des Fleißes unserer Damen, mehren sich die Spenden und erhöht sich das verfügbare Erträgnis. So wurden an den beiden genannten Abenden 66 Stück bezw. Paar fertiger Bekleidungsstücke geliefert, 3500 Zigaretten gestopft; gespendet haben Frau Schumy 5 *kg* Zucker und 2 Pakete Tee, Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Max Winkler 5 *kg* Zucker, Fräulein Irma von Wittek, Frau Hofrat Mauczka, Frau Staatsbahnrat Dr. Leipen, Frau Kolarz diverse Bäckereien, Frau Dietz 1000 Zigarettenhülsen, Frau Schwetter 6 Pakete Tabak, Frau Proch Teestangen und Zitronen, Frau Pöschko Zwieback und Sardellenpasta usw. Dem Gliederersatz für verkrüppelte Eisenbahner, dem von nun an die Erträgnisse der Damenabende zufließen, wurden K 100, ferner 1200 Zigaretten, 1 Bund Scharpie und 8 Bücher letztere (Spende Fräulein Mizzi Valker) zugeführt. Mit begreiflichem Interesse sehen wir den nächsten Damenabenden entgegen und freuen uns, daß dieselben als dauernde Einrichtung — hoffentlich bald friedlichen Zwecken dienend — betrachtet werden können.

Wichtige Mitteilung.

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien teilt mit, daß die derzeit benutzten Vordrucke der k. k. österreichischen Staatsbahnen für Freifahrtscheine, Anweisungen zur Fahrt zu ermäßigtem Preise und zur Fahrt zum Personal(Regie)preis mit dem 28. Februar 1915 außer Geltung treten.

Von diesem Zeitpunkte an gelten nur solche derlei Fahrausweise, welche auf den neu angeführten Vordrucke ausgefertigt sind. Reisende, die keine gültige Fahrkarte vorzuweisen in der Lage sind, werden nach den Bestimmungen des Eisenbahnbetriebs-Reglements § 16 behandelt werden.

Im Umlaufe befindliche Anweisungen, deren dreimonatige Gültigkeit über den 28. Februar 1915 hinausreicht, müssen sohin umgeschrieben werden. Die Umschreibung erfolgt durch die ursprüngliche Ausfertigungsstelle.

Wohltätigkeitskonzert.

Samstag, den 6. März 1915, halb 8 Uhr abends, findet unter dem Ehrenpräsidium Ihrer Exellenz Frau Marianne Baronin Forster im großen Musikvereinssaale ein

Wohltätigkeitskonzert

statt, dessen Reinerträgnis Kriegsfürsorgezwecken zufließt, und zwar ein Teil der Monarchie, dem Deutschen und Türkischen Reiche, ein anderer Teil ist für Kriegsfürsorgezwecke zugunsten Bediensteter der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommen.

Die Mitwirkung haben zugesagt:

Das Tonkünstlerorchester (Dirigent: Robert Kolisko), das folgende Orchesterstücke zum Vortrage bringen wird: Bethoven: Ouverture zu „Egmont“; Rich. Strauß: „Tod und Verklärung“; Smetana: „Moldau“; Wagner: Vorspiel zu „Meistersinger“.

Ferner die Damen: Gabriele v. Leskyn, Käthe Rantzau, Mitglieder der Volksoper.

Die Herren: Leo Slezak, k. u. k. Kammersänger; Harry Walden, Hofburgschauspieler; Oskar Dachs, Tonkünstler.

Sitze zum Preise von K 15, 10, 8, 6, 5, 4, 3 und 2 sind im Stadtbureau der k. k. österreichischen Staatsbahnen, I. Kärntnerring 7, im Konzertbureau der Gesellschaft der Musikfreunde, I. Karlsplatz 6, und im Clubsekretariat ab 18. Februar 1. J. erhältlich.

Nach dem Konzert ist ein gemeinsames Abendessen im kleinen Musikvereinssaal beabsichtigt. Bestellungen von Tischen sind bis längstens 2. März l. J. an Herrn Oberrevident Paul Vehn (k. k. Eisenbahnministerium) oder Herrn Bahnkommissär Dr. Hermann Schumy (k. k. Staatsbahndirektion Wien, XV. Gerstnergasse 2) zu richten.

Digitized by Google

Ganz Österreich

kennt Jägerndorf als eine der größten **Tuchfabriksstädte** der Monarchie. Der Bezug von **Herren-** und **Damenstoffen** wie auch **schlesischer Leinenwaren** direkt vom **Fabriksplatze** bedeutet daher für jeden Privaten eine ganz bedeutende Ersparnis. Verlangen Sie demzufolge kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen **Muster-Kollektion.** — Insbesondere bemustere ich **Reste** zu tatsächlichen Spottpreisen.

Tuchversandhaus FRANZ SCHMIDT
Jägerndorf A/48 ::: Österr.-Schlesien

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermelderanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Betonbau-Unternehmung

Pittel & Brausewetter

Prag — Karlsbad.

Geschäftsgründung 1870.

Hochbau: Eisenbetonkonstruktionen für Industrieanlagen, Deckensysteme jeder Art.
Brückenbau: Besonders nach Patent „Melan".
Wasserbau: Komplette Wasserkraftanlagen.
Tiefbau: Fundierungen aller Art, besonders Maschinenfundamente.
Assanierungsbau: Kanalisierungen, Filteranlagen, Reservoire und Bassins usw.

JOHANN N. VERNAY

DRUCKEREI- UND VERLAGS-AKTIENGESELLSCHAFT

WIEN, IX. CANISIUSGASSE 8—10

Buch- und Akzidenzdruckerei, Lithographie, Schriftgießerei u. Stereotypie, Setzmaschinen, Rotationsmaschinen empfiehlt sich zur Herstellung aller typographischen und lithographischen Druckarbeiten

Werkdruck, Illustrationsdruck

Kataloge, Preislisten, Werke, Zeitungen, Tagesblätter, Briefpapiere, Rechnungen, Reklamekarten, Plakate, Mehrfarbendruck, Vignetten, Ziehungslisten, Reklamedrucksachen

Spezielle Einrichtungen bestehen für den Druck von
WERTPAPIEREN, AKTIEN, COUPONBOGEN, POLIZZEN, OBLIGATIONEN

Größte Leistungsfähigkeit!

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord-, und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohles owie erstklassige Steinkohlenbriketts.
Telephon 12936. Telephon 21113

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::
Telephon 13530 **Telephon 13530**

Schnelldreh-Revolverstahl No 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ **Eigene Wintersportanlagen.** ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Schweizer Kalkzusatz

zur verläßlichen u billigen Herstellung absolut wetterfester und frostsicherer Fassaden mittels Feinverputz oder Anstrich. Selbst nach anhaltenden Regengüssen gleichbleibend im Aussehen und in der Farbe. — Geruchlos — nicht ätzend — keine Fleckenbildung — mit allen Erdfarben mischbar — einfachste Anwendung.

Erste Referenzen. — Proben und Prospekte kostenfrei.

Alleinvertrieb: **S. & M. KROHN**

Registrierte Schutzmarke. WIEN, I. Plankengasse 6 u. GRAZ, I Kaiserfeldstraße 21.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1835. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.431, Ges.-Versicherungssumme K 2.462,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftausströmer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftausströmer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club Österr. Eisenbahnbeamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 5. Wien, den 1. März 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen. — Bemerkungen zu dem Aufsatze: Der Einfluß des Krieges auf die eisenbahnverkehrsrechtlichen Vorschriften. (Nr. 3 der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung“ vom 1. Februar 1915.) — Die Betriebsführung von Lokalbahnen durch die Staatsbahnverwaltung. Von Ing. Franz Haller in Neutitschein. — Chronik: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Eisenbahnergräber in Feindesland. Die österreichischen Eisenbahngrenzstationen und der Krieg. — Literatur: Katechismus der Einrichtung und des Betriebes der Lokomotive. — Patentbericht. — Clubnachrichten. — Inserate.

Clubanzeigen.

Jeden Donnerstag „5 Uhr-Tee im Clublokale“. Kein Eintrittsgeld. Kein Zwang eine Jause zu nehmen.

Vorträge im Monate März.

Dienstag den 2. März: Abteilungsvorstand Erwin Edler von Paska über: „Tauchboote und Unterseeboote“ (mit Lichtbildern).

Dienstag den 16. März: Universitätsdozent k. k. Professor Dr. Fritz Machatschek über: „Reiseeindrücke aus Russisch-Turkestan“ (mit Lichtbildern).

Dienstag den 30. März: Staatsbahnrat Ingenieur Rudolf Schanzer über: „Zeitgemäße und zeitlose Dichtungen“.

Die Vorträge finden im Vortragssaale des Club statt und beginnen 1/2 7 Uhr abends.

Eingeführte Gäste willkommen; Gastkarten im Clubsekretariate.

Nach den Vorträgen gemeinsames Abendessen im Clublokale.

* * *

Während der Vorträge — sowohl an den Vortragsabenden als auch bei den 5 Uhr-Teeabenden — bleiben die Saaltüren geschlossen, das Auftragen von Speisen ist nicht gestattet.

Bemerkungen zu dem Aufsatze: Der Einfluß des Krieges auf die eisenbahnverkehrsrechtlichen Vorschriften.

(Nr. 3 der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung“ vom 1. Februar 1915.)

Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ü.) ist denn doch eine viel zu wertvolle Errungenschaft des, wenn auch jetzt mit Füßen getretenen Völkerrechtes, eine viel zu bedeutende Stütze des, wenn auch jetzt geknebelten zwischenstaatlichen Verkehrs, als daß man ohne zwingende Gründe behaupten dürfte, es sei infolge des Krieges für bestimmte Verkehre nicht bloß außer Wirksamkeit gesetzt, sondern aufgehoben.

Es ist nicht meine Absicht, zu der völkerrechtlichen Frage über den Einfluß des Krieges auf die Gültigkeit und Wirksamkeit des I. Ü. hier Stellung zu nehmen. Ich möchte nur eine irreführende Behauptung des in Nr. 3 dieser Zeitung enthaltenen Aufsatzes: „Der Einfluß des Krieges auf die eisenbahnverkehrsrechtlichen Vorschriften“ richtigstellen. Der ungenannte Verfasser sagt auf Seite 22: „Das I. Ü. ist (sonach) hinsichtlich des Verkehrs zwischen den feindlichen Staaten mit dem Eintreten des Kriegszustandes aufgehoben worden...“, nachdem er zur Begründung einzig und allein eine Stelle aus dem Lehrbuch „Das Völkerrecht“ von v. Liszt vorausschickt. Tatsächlich führt aber die Lehre v. Liszts gerade zu gegenteiligen Folgerungen. Über die Ansicht dieses hervorragenden Rechtslehrers lassen die neueren Auflagen, insbesondere die neunte Auflage seines angeführten Werkes vom Jahre 1913 nicht den geringsten Zweifel zu. Daselbst heißt es auf Seite 294 in dem vom „Krieg als völkerrechtliches Rechtsverhältnis“ handelnden § 39 unter V, 2, b, β: „Die mit dem Gegner geschlossenen rechtsgeschäftlichen Verträge werden aufgehoben, soweit sie nicht gerade für den Fall des Krieges abgeschlossen sind (oben § 21, IV, 3)“.

Noch die achte Auflage vom Jahre 1912 enthält hier das ausschlaggebende Wort „rechtsgeschäftlichen“ nicht‘ wohl aber den Hinweis auf § 21, IV, 3. Diese die Aufhebung der völkerrechtlichen Verträge betreffende Stelle lautet von der sechsten Auflage (1910) an wörtlich: „Durch den Krieg werden die zwischen den kriegführenden Staaten bestehenden rechtsgeschäftlichen Verträge aufgehoben, soweit sie nicht ganz oder in einzelnen ihrer Bestimmungen gerade für den Fall des Krieges geschlossen worden sind. Die rechtsetzenden Verträge, wie zum Beispiel die Abkommen der beiden Friedenskonferenzen, bleiben in Kraft“.

In noch älteren Auflagen, zum Beispiel der vierten und fünften, fehlt auch an dieser Stelle im ersten Satz das Wort „rechtsgeschäftlichen“ und der zweite Satz gänzlich. Trotzdem lassen selbst diese älteren Auflagen die erst in den jüngeren mit voller Klarheit ausgedrückte Ansicht erkennen, weil schon dort in einer Anmerkung (2.) zu § 21 gesagt ist: „Der völkerrechtliche Vertrag kommt hier (nämlich im § 21) nur als Rechtsgeschäft, nicht als Rechtsetzung in Betracht“. Von den verschiedenen Arten der Staatsverträge als Rechtsquellen handelt auch in den älteren Auflagen § 2, auf den in der eben angeführten Anmerkung zu § 21 noch ausdrücklich hingewiesen ist.

Vielleicht hat der Verfasser des Aufsatzes in Nr. 3 eine noch ältere Auflage benutzt, worauf man aus der An-

Digitized by Google

führung: „§ 37, 2, b, β" schließen könnte, die ich jedoch eher für einen Schreib- oder Druckfehler halte. Gemeint ist unzweifelhaft der in der neunten Auflage im § 39 unter V, 2, b, β enthaltene, bis auf das entscheidende Wort mit dem im Aufsatze angeführten völlig gleichlautende Lehrsatz.

Mit diesem Lehrsatz kann man aber unmöglich die auch nur teilweise Aufhebung des unbestritten rechtsetzenden I. Ü. begründen, von dem v. Liszt selbst (S. 226 und 227 der neunten Auflage) unter anderem sagt: „Für den Frachtverkehr auf diesen zu wirtschaftlicher und rechtlicher Einheit zusammengeschlossenen Linien hat das I. Ü. eine ganze Reihe von Rechtssätzen aufgestellt" und weiter „Sie bilden also ein nahezu vollständiges internationales Gesetzbuch über den Eisenbahnfrachtverkehr".

Selbstverständlich fallen alle aus der irrigen Annahme abgeleiteten Schlüsse in sich zusammen, die übrigens auch sonst nicht ganz folgerichtig sind.

So spricht zum Beispiel die angeführte Tarif-Kundmachung im V.-Bl. vom 12. November 1914 durch den Zeitpunkt ihres Erscheinens, wie durch den Wortlaut: „Die Anwendung der Tarife.... ist derzeit ausgeschlossen" gerade nicht für, sondern eher gegen die Annahme der teilweisen Aufhebung des I. Ü. Weiters ist das I. Ü. auch hinsichtlich des Verkehres zwischen befreundeten und neutralen Staaten gewiß nicht „unverändert in Geltung geblieben", es ist vielmehr auch für diesen Verkehr, sofern er sich nicht in geschlossenen Gebieten von Freunden und Neutralen abwickeln läßt, also vor allem auch für den Verkehr zwischen den Freunden Frankreich und Rußland „in seiner Wirksamkeit suspendiert", wie sich die Völkerrechtslehrer v. Holtzendorff und v. Ullmann hinsichtlich der Wirkung des Krieges auf manche, namentlich die rechtsetzenden Verträge ausdrücken.

Man mag endlich über den Einfluß der Kündigung eines Vertragsstaates auf den Weiterbestand des I. Ü. theoretisch wie immer urteilen, das, also ein I. Ü., an dem Staaten teilnehmen, deren Linien weder unmittelbar noch mittelbar in Verbindung treten können, ist mit der Voraussetzung der „durchgehenden" Beförderung unvereinbar. Ebenso widerstreitet der Beitritt oder Austritt eines Staates nur für den Verkehr mit diesen oder jenen Vertragsstaaten dem Wesen eines Gemeinschaftsvertrages.

Merkwürdigerweise stützt auch Justizrat Dr. Fuld bei Besprechung der „Einwirkung des Krieges auf die Berner Übereinkunft zum Schutze der Werke der Literatur" in der Zeitschrift „Das Recht" (XIX, Nr. 2) die Behauptung, daß nach heutigem Völkerrecht alle, also auch die sogenannten Unionsverträge, zwischen den Kriegführenden aufgehoben werden, auf das Lehrbuch von Liszt (S. 171), obwohl doch dort gerade das Gegenteil gelehrt wird. Die in der Sache zutreffende An- und Absicht Fulds wäre meines Erachtens besser durch den von Liszt auf derselben Seite 171 (der neunten Auflage) im § 21 unter IV, 2, angeführten Rechtssatz zu begründen. Dieser lautet: „Die Nichterfüllung des Vertrages durch den einen der vertragschließenden Teile berechtigt den andern zum Rücktritt von dem Vertrage". Wenn schon nicht der Krieg als solcher, so löst doch gewiß der Vertragsbruch jeden völkerrechtlichen Vertrag.

Ich möchte noch erwähnen, daß Kammergerichtsrat Dr. Scholz im Jännerheft der Zeitschrift „Recht und Wirtschaft" bei Besprechung von „Post- und Telegraphenrecht im Kriege" als feststehend ansieht, daß der Weltpostvertrag, der internationale Telegraphenvertrag und der internationale Funkentelegraphenvertrag auch im Verhältnis zwischen den kriegführenden Staaten mit den durch den Krieg bedingten Einschränkungen in Kraft bleiben. Besondere Stützpunkte bieten allerdings der Weltpostvertrag selbst (Art. 11, § 4 für die „Briefpostsendungen in Betreff der Kriegsgefangenen") und die Abkommen der zweiten Haager Friedenskonferenz (Beschränkung des Seebeuterechts usw.).

Wien, im Februar 1915.

Dr. Josef Schwab.

Die Betriebsführung von Lokalbahnen durch die Staatsbahnverwaltung*).

Von Ing. **Franz Haller** in Neutitschein.

Die Ausführungen des Herrn Dr. Riesenfeld- welche, vom rein theoretischen, finanzpolitischen Standpunkte der österr. Staatsbahnen betrachtet, zutreffend sind, sollen im nachstehenden eine Besprechung erfahren, welche mehr die praktische Seite des Gegenstandes in Berücksichtigung zieht.

Auf das Gesetz über Bahnen niederer Ordnung vom 8. August 1910 und auf die im österreichischen Abgeordnetenhause im Jahre 1914 eingebrachte Lokalbahnvorlage hinweisend, folgert Herr Dr. Riesenfeld, daß Gesetz und Eisenbahnpolitik bei der Abfassung von Betriebsverträgen die Vertragsfreiheit der Staatsbahnen zugunsten der Privatlokalbahnen unterbinden und hält es für unrichtig, daß „Gesetz und Eisenbahnpolitik es also den Staatsbahnen verwehren, den Betrieb von Lokalbahnen zu einem Geschäfte zu machen."

Demgegenüber muß erklärt werden, daß aus dem Betriebe von Privatbahnen leider überhaupt kein Geschäft mehr zu machen ist.

Die Richtigkeit dieser scheinbar übertriebenen Behauptung geht schon daraus hervor, daß es eben lange Jahre gebraucht hat, um das neue Lokalbahngesetz, und dann erst unter dem Drucke einer mächtigen politischen Partei, zustande zu bringen. Und wie viele Schwierigkeiten wird die Lokalbahnvorlage zu

*) **Zur Abhandlung des Herrn Dr. Max Riesenfeld, Olmütz, in Nr. 27 und 28 der „Österr. Eisenbahnzeitung" des Jahres 1914.**

Digitized by Google

überwinden haben, wenn nicht der Krieg auf die Verhältnisse Einfluß nimmt! Wäre aus dem Betriebe einer Privatlokalbahn ein Geschäft zu machen, dann würde der reiche Mann nicht sein Vermögen in große Industrieunternehmungen stecken, sondern er würde sich eine Bahn bauen. Weil aber eben aus den Bahnen im allgemeinen keine Geschäfte zu machen sind, so werden neue Lokalbahnen nicht gebaut, und was noch viel schlimmer und für die Verkehrsabwicklung so ungemein gefährlich ist: die bestehenden Lokalbahnen werden nicht ausgestaltet.

Wohl tauchen auch in Österreich (viel weniger als in Ungarn) Eisenbahnprojekte auf, und manche werden, von politischen Verhältnissen begünstigt, auch verwirklicht. Sind aber zum Beispiel die niederösterreichischen oder die schlesischen Landesbahnen rentabel? Sagt nicht der Umstand, daß der Betriebsrein ertrag der selbständigen Lokalbahnen Österreichs (nach der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1912, Seite 516) bloß 2·48% des verwendeten Anlagekapitals ausmacht, allein schon alles? Und dabei darf nicht übersehen werden, daß unter den selbständigen Lokalbahnen sich solche mit vielfach günstigeren (einfacheren) Betriebsverhältnissen als jenen der staatlich betriebenen Privatlokalbahnen befinden. Wohl weisen einzelne Lokalbahnen eine bedeutend größere Verzinsung als die durchschnittliche von 2·48% aus; aber ein Blick auf die Seite 536 der erwähnten Eisenbahnstatistik, in der die Spalten: Reservefonds, Erneuerungsfonds (vom Pensionsfonds gar nicht zu reden) nur spärlich mit Ziffern ausgefüllt sind, überzeugt uns, daß auch die Finanzwirtschaft dieser Bahnen nicht so gesund ist, wie es den Anschein hat. Überhaupt bedürften die Konti „Besondere Ausgaben", „Verschiedene Einnahmen", „Ausgaben zu Lasten der Einnahmen" usw., ach so sehr der einheitlich regelnden Weisung der Eisenbahnaufsichtsbehörde! Nicht zu übersehen ist außerdem, ob diese oder jene Bahn in die „Steuer getreten" ist oder nicht; der Zeitpunkt des Endes der Steuerbefreiung bedeutet für jede Lokalbahn einen Wendepunkt in ihrer Geschichte.

Wenn also eine Lokalbahn an sich kein Geschäft bedeutet, wieso kommt es, daß einige ganz vereinzelte Lokalbahnen, abgesehen von der seinerzeitigen Finanzierung, auch von den Konzessionären noch selbst betrieben werden? Die Lokalbahn ist in der Regel ein Mittel zum Zweck; sie kann, weil die Konzessionäre nur befristete Eigentümer sind, auch kaum einen Endzweck bedeuten. Nicht aus der Eisenbahn, sondern mit der Eisenbahn wollen die Konzessionäre Geschäfte machen. Es ließe sich an der Hand bestimmter Tatsachen der Beweis erbringen, daß gerade jene Vorteile, welche zwar der Betrieb einer Eisenbahn mit sich bringt, die aber nicht in den finanziellen Ergebnissen des Bahnunternehmens selbst, sondern auf anderen Geschäftsgebieten der Konzessionäre (manchmal sind es nicht einmal Geschäftsinteressen) ihren Ausdruck finden, den treibenden Grund für die Finanzierung der Bahn bildeten und vielfach auch noch für die Aufrechthaltung des Eigenbetriebes maßgebend sind. Das steht der Tatsache gleich, die Herr Dr. Riesenfeld feststellt, daß der Bau und Betrieb von Privatlokalbahnen, wenn er auch den Staatsbahnen keine Überschüsse verschafft, doch zweifellos der Staats- und Volkswirtschaft sonstige Vorteile bringt.

Der Eigenbetrieb ist für eine Lokalbahn, auf welche nicht die eigenartigen günstigen Betriebs- und Wirtschaftsverhältnisse einer Kleinbahn Anwendung finden, zu unwirtschaftlich, was schon daraus hervorgeht, daß auch die Privathauptbahnen den Betrieb der anschließenden Lokalbahnen führen. Je kleiner das Bahnunternehmen, desto unwirtschaftlicher arbeitet es und mit der Anzahl der Betriebsjahre steigert sich noch diese Unwirtschaftlichkeit. Darüber täuschen auch scheinbar günstige Rechnungsabschlüsse den Fachmann nicht hinweg. Wenn aber der Staat Gewerbeförderungsinstitute gründet, Industrie und Landwirtschaft subventioniert usw., soll er da nicht auch der frachtzuführenden Privatlokalbahn die Möglichkeit einer rationellen Betriebsführung dadurch gewähren, daß er ihr die eigenen Vorteile des großen Unternehmers zukommen läßt? Soll die Privatlokalbahn nicht schon deshalb an dem Nutzen der billigeren Bevorrätigung mit Bau- und Betriebsmaterialien Teil haben, weil die Ursache der geringen Rentabilität der im Eigenbetriebe stehenden Lokalbahn ja zumeist nicht bei den eigentlichen Betriebsausgaben, sondern bei den besonderen Ausgaben (Steuern, Gebühren, Beiträgen für die Unfalls-, Alters- und Invaliditätsversicherung der Bediensteten, Haftpflichtversicherung usw.), welche Ausgaben der Volkswirtschaft im allgemeinen zugute kommen, zu suchen ist? Die staatliche Betriebsform ist auch für diejenigen Privatlokalbahnen, welche an Staatsbahnen anschließen, die richtige Betriebsform.

Aus der im Gesetze vorgesehenen Übernahme der Lokalbahnen in den Staatsbetrieb für ihre Rechnung und gegen Vergütung der Selbstkosten folgt aber noch nicht, daß die Staatsbahnen diesen Betrieb mit Verlust führen sollen. Auch ist die richtige Ermittlung der Selbstkosten bei weitem nicht so schwer, als angenommen wird, wenn eine möglichst selbständige Betriebsleitung den Betrieb in sachgemäßer Weise führt. Daß hiebei die verwickelte Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung nicht sehr förderlich ist, muß zugegeben werden; allein es ist heute auch bei den Eisenbahnaufsichtsbehörden die Erkenntnis maßgebend, daß jede Lokalbahn — unter Berücksichtigung ihrer eigenartigen Betriebsverhältnisse — möglichst individuell und nur auf diese Weise möglichst wirtschaftlich zu betreiben ist. Es mag der Fall sein, daß einzelnen Lokalbahnen auch sonstige Begünstigungen

Digitized by Google

(Regiefrachtsätze, kostenlose Benützung der Anschlußbahnhöfe, Ersparnis der Zentralverwaltungskosten) gewährt werden; aber es kommt zum Beispiel auch vor, daß die Privatlokalbahn, die sich naturgemäß von der Anschlußstation der Hauptbahn in einer weitgehenden Abhängigkeit befindet, vielfach den Stationsverschub der Hauptbahn versehen muß. Leistungen und Gegenleistungen gleichen sich da sehr oft aus.

Nimmt man alles in allem: aus dem Betriebe der Privatlokalbahnen werden die Staatsbahnen nie große Vorteile erzielen, aber auch keine großen Nachteile erleiden und um die Rentabilität der Staatsbahnen zu heben, müßte der Hebel ganz wo anders angesetzt werden.

Es sollte in der vorliegenden Besprechung darauf hingewiesen werden, daß die durch das Gesetz bestimmte und von Herrn Dr. Riesenfeld behandelte Tatsache der Einschränkung der Vertragsfreiheit der Staatsbahnen bei der Abfassung von Betriebsverträgen, im Lichte der Wirklichkeit betrachtet, eine Notwendigkeit war. Den Bau von Lokalbahnen, deren Bedeutung in dem gegenwärtigen Kriege in ungeahnter Weise hervortritt, soweit als nur irgend möglich zu fördern und ihren Betrieb auf eine gesunde finanzielle Grundlage zu stellen, ist doch eine wichtige Aufgabe der staatlichen Eisenbahngesetzgebung. Das Gesetz über die Bahnen niederer Ordnung vom 8. August 1910 muß daher ein als wesentlicher Fortschritt gegenüber der bisherigen Gesetzgebung aufgefaßt und von den Praktikern des Lokalbahnbetriebes begrüßt werden.

CHRONIK.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 29. November 1914 in Anerkennung hervorragend pflichttreuen Verhaltens vor dem Feinde dem Revidenten Zdislaus Kuśnirski das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes; ferner dem Revidenten Ladislaus Franz das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille, schließlich dem Adjunkten Miezislaus Praszałowicz das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 1. Dezember 1914 in Anerkennung vorzüglicher Dienste vor dem Feinde dem Maschinenkommissär Stanislaus Budyń das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen geruht.

Das k. u. k. Armee-Oberkommando hat mit Op. Nr. 12676 vom 4. Dezember 1914 in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde den nachgenannten Bediensteten, und zwar dem Oberkondukteur Julian Blicharski sowie den Lokomotivführer-Anwärtern Peter Prycun und Josef Kulikowski die silberne Tapferkeitsmedaille I. Klasse, weiter den Kondukteuren Anton Sawaryn, Ludwig Smotry, Eduard Wojciechowski und Josef Pittner sowie dem provisorischen Lokomotivheizer Andreas Michałków und dem Stationsarbeiter Josef Jarosz die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse verliehen.

Das k. u. k. Etappen-Oberkommando hat unter Op. Nr. 4729 vom 29. September 1914 in Anerkennung der fördernden Mitarbeit an der in der Nacht zum 19. September 1914 erfolgten Instradierung eines Benzinzuges in die Festung Przemyśl dem Revidenten Sigmund Feliński mit einem Anerkennungsschreiben ausgezeichnet.

Das k. u. k. Armee-Oberkommando hat mit dem Erlasse vom 6. Dezember 1914, R. Nr. 1882/I, für die vorzügliche Dienstleistung vor dem Feinde dem Assistenten Stanislaus Tomek und dem Oberrevidenten Johann Rolecki die belobende Anerkennung ausgesprochen.

Alle diese Bediensteten gehören dem Verbande der k. k. Staatsbahndirektion in Lemberg an.

Dem Revidenten Robert Mayer des k. k. Bahnbetriebsamtes Wien Nwbhf. wurde für die Mitwirkung bei der Assanierung der Eisenbahnkaserne während der Cholera-gefahr in Neu-Sandez vom k. u. k. Etappen-Oberkommando der Dank und im Namen des allerhöchsten Dienstes die Anerkennung ausgesprochen.

Vom Armee-Oberkommando wurde in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde dem Schlosserheizer im Dienste der österreichischen Staatsbahnen Ladislaus Kużbit die silberne Tapferkeitsmedaille II. Kl. verliehen.

Vom Kommando der Balkanstreitkräfte wurde verliehen in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde die silberne Tapferkeitsmedaille II. Kl. dem Werkmeister Stanislaus Hübner der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen.

Eisenbahnergräber in Feindesland. Bei Uniejow an der Eisenbahn nach Kielce—Warschau besuchte ich die Gräber österreichischer und reichsdeutscher Eisenbahner, die dort, brüderlich vereint, wie sie ihren schweren Kriegsdienst erfüllten, ihre letzte Ruhestätte gefunden haben. Es war in der Zeit des Vorstoßes der verbündeten deutschen und österreichischen Armeen gegen Warschau—Iwangorod, als schon die Zurücknahme der Truppen ins Auge gefaßt war und unsere braven Eisenbahner den schwersten Dienst zu versehen hatten. Damals erfolgte — die Ursache ist mir nicht bekannt, jedenfalls aber im Drange der hochgespannten Anforderungen an den Verkehr — ein bedauernswerter Eisenbahnunfall, der hauptsächlich Eisenbahner als Opfer forderte. Zwei Züge, von denen der eine Sprengmaterial für den nahe gelegenen Zwillingstunnel von Miechow enthielt, fuhren in voller Fahrt ineinander und begruben die Leichen zahlreicher Eisenbahner unter sich. Ich fand an der Strecke noch die Trümmer der Lokomotiven und Wagen, die sich tief in den Boden gebohrt hatten und nur so weit beseitigt waren, als es der Verkehr auf einem Geleise erforderte. Nächst dem Geleise an einer sanften Böschung liegen die Gräber der Eisenbahner, eingefriedet und mit Kreuzen und zahlreichen Kränzen, Liebesbeweisen

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

ihrer Kameraden, geziert. Die überlebenden Kameraden haben ihren in treuer Pflichterfüllung gefallenen Brüdern folgende Inschrift gewidmet:

Wenn uns der Feind hier findet, er mag uns lassen ruhn;
Wir waren Eisenbahner und machten ihm viel zu tun —
Wir haben ihm den Weg ins deutsche Land verriegelt
Und unser Werk mit unserem Tod besiegelt.

Hier ruhen in Frieden deutsche und österreichische Eisenbahner.

Nach dem jüngsten Vormarsch kam folgende Inschrift dazu:

Es kamen zwar die Feinde und gönnten euch die Ruh',
Doch jagten wir sie wieder ihrem Norden zu.
Österreichische Eisenbahner bauten die Bahn aufs Neu',
Sie grüßen euch und schmücken die Gräber hier in Treu'.

Kameraden zur Ehr', deutschem Vaterlande zur Wehr

3. 11. 1914.

Aus „Grazer Tagespost".

Die österreichischen Eisenbahngrenzstationen und der Krieg. Die österreichischen Eisenbahngrenzstationen, welche die Verbindung mit den angrenzenden Staaten herstellen, sind im Frieden von höchster Bedeutung für den Güteraustausch und den Personenverkehr mit dem Auslande. Seit Ausbruch des Krieges ist die Ein- und Ausfuhr Österreichs durch eine große Anzahl in- und ausländischer Ausfuhrverbote außerordentlich eingeschränkt, so daß die kommerzielle Bedeutung der Grenzstation im Vergleiche mit der in Friedenszeiten eine geringfügige ist. Mit dem Güterverkehr ist zugleich der Personenverkehr über die Grenzstationen auf ein Minimum gesunken. Über ihre Namen, ihre Anzahl sowie über die Anschlußländer und Anschlußbahnen gibt die alljährlich vom k. k. Eisenbahnministerium herausgegebene „Österreichische Eisenbahnstatistik", I. Teil, Hauptbahnen und Lokalbahnen in ihrem Anhange Auskunft. Nach der letzten Statistik vom 31. Dezember 1912 besaß Österreich 75 Eisenbahnanschlüsse, und zwar 20 Anschlüsse mit Ungarn, 2 mit Bosnien und der Herzegowina, 2 mit der Schweiz, 41 mit Deutschland, 4 mit Rußland, 1 mit Rumänien, 5 mit Italien. Die Anzahl der Eisenbahnanschlüsse, die uns mit dem Lande unseres Bundesgenossen verbinden, ist somit die größte im Vergleiche zur Zahl der Verbindungen mit den anderen Nachbarländern. Dieser Umstand erklärt u. a. die Kraft unseres Bündnisses mit Deutschland, er ist einer der Faktoren, welcher die Armeen der beiden Staaten zu einer einzigen verschmilzt. Mit Rußland verbanden uns bloß 4 Eisenbahnanschlüsse bei Granica, Brody, Podwołoczyska und Russisch-Nowosielita. Diese Zahl von Eisenbahnanschlüssen war mit Rücksicht auf die mehrere hundert Kilometer lange, keinerlei Terrainschwierigkeiten bietende, österreichisch-russische Grenze äußerst gering und erklärt sich in erster Linie aus der von der mitteleuropäischen Eisenbahnspur (Normalspur 1·435 *m*) verschiedenen Spurweise des russischen Eisenbahnnetzes (Breitspur 1·524 *m*). Von den russischen Bahnen war normalspurig bloß die bei Granica an unser Netz anschließende ehemalige Warschau-Wiener, Eisenbahn welche derzeit zum großen Teile im Besitze der Deutschen ist. Ein zweiter bei Granica beginnender Anschluß, welcher über Iwangorod nach Moskau führt, ist bei der jetzigen strategischen Lage teilweise in unseren Händen und wurde, wie aus den letzten Berichten zu entnehmen ist, von unseren technischen Truppen bis über Miechów wiederhergestellt. Die anderen genannten drei Anschlüsse an die westrussischen Bahnen gestatteten bekanntlich in Friedenszeiten wegen der verschiedenen Spurweiten keinen direkten Wagenübergang, mit Ausnahme der Wagen, welche mit der sogenannten Breidspecherschen Umsetzvorrichtung ausgerüstet waren. Es ist daher anzunehmen, daß die Russen, um die vorhandenen drei Anschlüsse in Galizien für ihre Zwecke zu benutzen, vorher die Normalspur auf ihre breite Spur umbauten. Dies ist allerdings, falls es geschehen sein sollte, mit größeren Schwierigkeiten verbunden gewesen als der Umbau der breiteren Spur auf die Normalspur, weil hier die bereits vorhandenen Schwellen benutzt werden können. Letztere Art des Umbaues bewerkstelligten die Deutschen bei den an ihr Netz anschließenden russischen Bahnen. Da die Russen bloß drei Eisenbahnanschlüsse in Galizien vorfanden, wird es ihnen wohl für die Dauer immer schwerer werden, für ihren Nachschub an Proviant und Munition sowie den Abtransport der Verwundeten zu sorgen. Außer den drei genannten Anschlüssen war durch den Krieg nur noch ein Anschluß zeitweise unterbunden, der bei Itzkany mit Rumänien. Seine Wiederherstellung ist durch die jüngsten Erfolge in der Bukowina gesichert. Überdies war unsere Verbindung mit Rumänien ununterbrochen durch die ungarischen Anschlüsse mit diesem Lande, zum Beispiel bei Predeal, aufrechterhalten. Jedenfalls ist es eine wichtige Tatsache, daß von den 53 österreichischen Eisenbahnanschlüssen mit dem eigentlichen Auslande (also abgesehen von den Anschlüssen mit Ungarn und Bosnien) bloß drei während des Krieges dauernd ausgeschaltet sind.

LITERATUR.

Katechismus der Einrichtung und des Betriebes der Lokomotive. Von Franz Kosak. 8. Auflage. Bearbeitet von Ingenieur O. Swiczinsky. Wien 1914, Waldheim.

Bei dieser neuen Auflage sind mehrere Ergänzungen des Textes und eine Vermehrung der Abbildungen vorgenommen worden, wodurch die Brauchbarkeit des Werkchens als Prüfungsbehelf für Lokomotivführer und als Unterrichtsmittel für Bahnbeamte und Studierende wesentlich erhöht wurde.

Die Auflagenziffer enthebt uns einer eingehenden Besprechung und weiteren Empfehlung.

PATENTBERICHT.

Mitgeteilt von Ingenieur S. F. Korner, Patentanwalt in Wien, I. Habsburgergasse 5 (Graben).

Die nachstehenden Patentanmeldungen sind amtlich bekanntgemacht (aufgelegt) worden. Gegen die Erteilung jedes der Patente kann aus den im Patentgesetz angegebenen Gründen Einspruch erhoben werden. Auszüge oder Abschriften dieser Patentanmeldungen sind erhältlich.

Ablauf der Einspruchsfrist: 15. März 1915.

O. Allen in Chicago. Schienenstoßverbindung, bei welcher je zwei aneinander stoßende Schienen an einem Schienenstuhl in ihrer Längsrichtung durch Feder- und Nuteingriff gegen Wandern gesichert sind, dadurch gekennzeichnet, daß die aneinander stoßenden Schienen durch Feder und Nut zur Vermeidung senkrechter Beweglichkeit zwischen ihren Stoßenden in einer an sich bekannten Weise miteinander in Eingriff stehen.

Maschinenfabrik Parsche & Weisse, Ges. m. b. H. in Liesing bei Wien. Straßenwaschmaschine mit Druckwasserzuführung, bei welcher unterhalb des den Kessel tragenden Rahmens zwei oder mehrere nicht rotierende Reinigungselemente hintereinander angeordnet sind, dadurch gekennzeichnet, daß jedes solche Element aus einem Spritz ohr und einem dahinter angebrachten Schrubber besteht.

Digitized by Google

CLUBNACHRICHTEN.

Spenden zugunsten unserer Veranstaltungen für Kriegsfürsorgezwecke. Seine Exzellenz der Herr Minister für öffentliche Arbeiten Dr. Ottokar Trnka zeichnete unsere Veranstaltung aus, indem er im eigenen so wie im Namen seiner Gemahlin unserer hochgeschätzten, fleißigen und immer so herzlich begrüßten Mitarbeiterin, dem Damenkomitee für Kriegsfürsorgezwecke den Betrag von K 100 spendete. Eine Spende in gleicher Höhe führte uns Herr Dpl. Ingenieur Josef Tauber, Verwaltungsrat und Konzessionär der Schneebergbahn im eigenen sowie im Namen seiner Gemahlin zu.

Wir haben die beiden hochherzigen Spenden unter Anführung der Quellen Seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister für das von demselben gegründete Institut für Gliederersatz bei im Kriegsdienste verkrüppelten Eisenbahnbediensteten übermittelt und sprechen hiemit den menschenfreundlichen Spendern für deren eigenen, spontanen Entschlüssen entstammenden Zuwendungen unseren herzlichsten Dank aus.

Unsere Donnerstag 5 Uhr-Tee-Abende. Das Arrangement des Tee-Abendes am 11. Februar hatte Frau Hofrat von Csátary übernommen. Entsprechend dem Kunstsinne und den gesellschaftlichen Verbindungen dieser Dame waren die künstlerischen Darbietungen von vornehmer Erlesenheit: Herr und Fräulein Halasch trugen mit vollendetem Spiel vierhändige Klavierstücke vor; Hofschauspieler Max Devrient faszinierte die Zuhörer durch die meisterhafte Vorlesung mehrerer Gedichte; Fräulein von Kelten sang reizende Lieder, Meister Kramers brillierte vorerst mit eigenem Klavierkonzert und begleitete sodann Herrn Heinz Thon, der seiner Geige herrliche Töne entlockte. Nicht endenwollender Applaus forderte von den Künstlern immer neue Zugaben, die leider wegen der Kürze der verfügbaren Zeit nur spärlich geboten werden konnten. Das Gehörte beeinträchtigte aber nicht den Fleiß der Damen; es wurden von den mehr als 100 Personen Besuchern dieses Abends erzeugt 1300 Zigaretten und 27 Stück bezw. Paar gestrickter Bekleidungsstücke. Dank den zahlreichen Spenden, die einliefen, und von denen nur erwähnt seien: 1000 fertige Zigaretten Ihrer Exzellenz Frau Trnka, K 100 bar des Herrn Dpl. Ingenieur Josef Tauber, eine Kollektion Bäckereien der Frau Hofrat von Csatáry, 300) Zigarettenhülsen der Frau Staatsbahnrat Spitzer, Teebäckereien, Kakes und Zwieback der Damen Fräulein von Wittek, Frau Sektionschef von Millemoth, Frau Direktor Proch (auch Blumen), Frau Oberinspektor Poeschko, Frau Kupka u. a., konnten wieder K 100 bar, 1200 Zigaretten an das Genesungsheim des k. k. Eisenbahnministeriums, 1600 Zigaretten an die k. k. Tabakregie für Verwundete und 6 *kg* fertiger Wollsachen an das Kriegsfürsorgeamt abgeführt werden.

Ebenso zahlreichen Zuspruches und Erfolges erfreute sich der Tee-Abend am 18. Februar, dessen künstlerischen Teil Gäste der Frau Oberstaatsbahnrat Dr. Wengraf bestritten. Wir hörten bewundernd das großartig ausgebildete Spiel der bekannten Pianistin Fräulein Nancy Paulsen, lauschten andächtig dem prächtigen Gesang des Fräulein Camilla Palffy und begrüßten freudigst die Vorträge der Baronin Mühlwert-Meinhart, die ihr jüngst gegebenes Versprechen, wiederzukommen, einlöste und durch ihre reizenden Vorträge uns eine Weile den Ernst des Augenblickes vergessen ließ. Fleißig gearbeitet wurde auch an diesem Abende: 2200 Zigaretten und 20 Stück bezw. Paar Bekleidungsstücke bildeten gewissermaßen die Strecke nach dieser Arbeitsjagd; die wiederum zahlreich eingelaufenen Spenden, und zwar von Exzellenz Dr. Ottokar Trnka und Gemahlin bar K 100, von Frau Schwetter sechs Pakete Tabak, von Fräulein Mizzi Valker ein Bund Wäsche sowie diverse Teebäckereien der Damen Irma von Wittek, Frau Hofrat Mauczka, Frau Koch, Frau Proch, Frau Wolf usw. ermöglichten die Abfuhr von K 200 bar, 600 Zigaretten, Scharpie, Wäsche und ein Hörrohr an das Genesungsheim des k. k. Eisenbahnministeriums und von 1600 Zigaretten an die verwundeten Krieger. So sehen wir von einem zum anderen Male, wie die schöne Kunst aneifernd wirkt auf die zu nutzbringender Tätigkeit versammelten Damen und Herren und wünschen jenen, für welche sich die fleißigen Hände regen, sie mögen die Erzeugnisse mit derselben Freude übernehmen, die deren Herstellung unseren Damen bereitet. Nicht geringer als das der Künstler und der strickenden und Zigaretten stopfenden Damen ist jedoch auch das Verdienst, das sich die, die Bewirtung der Anwesenden besorgenden Damen erwerben. In der Küche wirtschaften Frau Fabrikant Koch, Frau Direktor Proch und Frau kaiserlicher Rat Woitischek mit einer Emsigkeit die eben nur tüchtigen Hausfrauen eigen, und trotz der vorzüglichen Qualität des Gebotenen mit einer Sparsamkeit, welche die Zuführung so großer Überschüsse ermöglicht. Und erst der herzerquickende Anblick, den unsere jungen, servierenden Mädchen bieten! Hier sieht man so recht Lust und Freude an der Sache, und wohl manche der Überzahlungen verdankt ihr Entstehen dem schönen Knix einer solchen Hebe. Ihnen sei herzlicher Dank gesagt.

Bericht über den Wienerwaldausflug am 21. Februar 1915. Sonntagmorgen! Ein Blick aus dem Fenster zeigt, daß es nicht regnet, also rasch aus den Federn, um rechtzeitig am Treffplatze Endstation der Elektrischen 41A einzulangen. Auf gut Glück mit der Stadtbahn zur Haltestelle Nußdoferstraße gefahren, hoffte ich dort den richtigen Wagen vorzufinden. Hocherfreut traf ich bei der Haltestelle ein im Club sehr beliebtes Künstlerpaar und einen Kollegen, von denen ich natürlich voraussetzte, daß sie an dem Ausfluge teilnehmen und gleich mir auf die richtige Elektrische warten. Wie groß war mein Erstaunen, als ich hörte, daß mein Wagen hier gar nicht vorbeikommt, sondern durch die Währingerstraße fährt. Also schnell zurück — es war schon 1/2 9 vorbei und zur Herbeckstraße gefahren. Von weitem schon erblickte ich eine Gruppe in den österreichisch-ungarischen Farben; ich sah einen schwarzen Schleier, einen gelben Schal, einen grünen Sweater, eine weiße Feder und eine rote Nase, je ein Gegenstand einem Teilnehmer gehörig, mit mir also ein halbes Dutzend und doch die ganze Gesellschaft. Wir gedachten in kurzen Worten aller jener, die nicht da waren und setzten uns wohlgemut in Bewegung. Voran der unerschrockene Führer mit einem Genossen, dann zwei mutige Damen und als Nachschub wieder zwei Herren. In dieser Ordnung übersetzten wir die Schneefelder des Schafberges, durchbrachen wiederholt die Schwarmlinien übender Landsturmkompagnien, stiegen nach Dornbach ab, den Heuberg hinan und landeten schließlich nach 1 1/2 stündigem Marsch bei der Mutter Linke am Galitzynberg. Hier wurde ein kleines — ja sogar sehr kleines — Frühstück eingenommen und nach kurzer Rast gieng's hinab nach Ottakring, dem Schluß des ersten Wienerwaldausfluges. Beim Abschiednehmen gelobten wir, am nächsten Sonntag uns mindestens ebenso zahlreich wieder einzufinden, getreu dem Satze: „Klein, aber fein".

Der Schriftführer: Dr. Viktor Leipen.

Wichtige Mitteilung.

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien teilt mit, daß die derzeit benutzten Vordrucke der k. k. österreichischen Staatsbahnen für Freifahrtscheine, Anweisungen zur Fahrt zu ermäßigtem Preise und zur Fahrt zum Personal(Regie)preis mit dem 28. Februar 1915 außer Geltung treten.

Von diesem Zeitpunkte an gelten nur solche derlei Fahrausweise, welche auf dem neu angeführten Vordrucke ausgefertigt sind. Reisende, die keine gültige Fahrkarte vorzuweisen in der Lage sind, werden nach den Bestimmungen des Eisenbahnbetriebs-Reglements § 16 behandelt werden.

Im Umlaufe befindliche Anweisungen, deren dreimonatige Gültigkeit über den 28. Februar 1915 hinausreicht, müssen sohin umgeschrieben werden. Die Umschreibung erfolgt durch die ursprüngliche Ausfertigungsstelle.

Wohltätigkeitskonzert.

Samstag, den 6. März 1915, halb 8 Uhr abends, findet unter dem Ehrenpräsidium Ihrer Exellenz Frau Marianne Baronin Forster im großen Musikvereinssaale ein

Wohltätigkeitskonzert

statt, dessen Reinerträgnis Kriegsfürsorgezwecken zufließt, und zwar ein Teil der Monarchie, dem Deutschen und Türkischen Reiche, ein anderer Teil ist für Kriegsfürsorgezwecke zugunsten Bediensteter der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommen.

Die Mitwirkung haben zugesagt:

Das Tonkünstlerorchester (Dirigent: Robert Kolisko), das folgende Orchesterstücke zum Vortrage bringen wird: Bethoven, Ouverture zu „Egmont"; Rich. Strauß: „Tod und Verklärung": Smetana: „Moldau"; Wagner: Vorspiel zu „Meistersinger".

Ferner die Damen: Gabriele v. Leskyn, Käthe Rantzau, Mitglieder der Volksoper.

Die Herren: Leo Slezak, k. u. k. Kammersänger; Harry Walden, Hofburgschauspieler; Oskar Dachs, Tonkünstler.

Sitze zum Preise von K 15, 10, 8, 6, 5, 4, 3 und 2 sind im Stadtbureau der k. k. österreichischen Staatsbahnen, I. Kärntnerring 7, im Konzertbureau der Gesellschaft der Musikfreunde, I. Karlsplatz 6, und im Clubsekretariat ab 18. Februar 1. J. erhältlich.

Nach dem Konzert ist ein gemeinsames Abendessen im kleinen Musikvereinssaal beabsichtigt. Bestellungen von Tischen sind bis längstens 2. März l. J. an Herrn Oberrevident Paul Vehn (k. k. Eisenbahnministerium) oder Herrn Bahnkommissär Dr. Hermann Schumy (k. k. Staatsbahndirektion Wien, XV. Gerstnergasse 2) zu richten.

Digitized by Google

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Schleuderwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

INSERATENPREISE NIEDRIG

ZEITSCHRIFT FÜR
BETONBAU
CONSTRUCTIONS EN BETON
CONCRETE CONSTRUCTIONS

INTERNATIONALES ORGAN FÜR ZEMENT, BETON UND EISENBETON
HERAUSGEGEBEN VON
DR. ING. R. SALIGER
O. Ö. PROF. AD. K. K. TECHNISCHEN HOCHSCHULE IN WIEN

VERWALTUNG: WIEN, IX/A, CANISIUSGASSE 10.

PROBEHEFTE KOSTENFREI

BEZUGSPREIS K 12.—, MK. 12.—, FRCS. 15.— JÄHRLICH
VORZÜGLICHES INSERTIONSORGAN

JOHANN N. VERNAY

DRUCKEREI- UND VERLAGS-AKTIENGESELLSCHAFT

WIEN, IX. CANISIUSGASSE 8—10

Buch- und Akzidenzdruckerei, Lithographie, Schriftgießerei u. Stereotypie, Setzmaschinen, Rotationsmaschinen empfiehlt sich zur Herstellung aller typographischen und lithographischen Druckarbeiten

Werkdruck, Illustrationsdruck

Kataloge, Preislisten, Werke, Zeitungen, Tagesblätter, Briefpapiere, Rechnungen, Reklamekarten, Plakate, Mehrfarbendruck, Vignetten, Ziehungslisten, Reklamedrucksachen

Spezielle Einrichtungen bestehen für den Druck von

WERTPAPIEREN, AKTIEN, COUPONBOGEN, POLIZZEN, OBLIGATIONEN

Größte Leistungsfähigkeit!

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord-, und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußisch Salo kohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohles owie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12936. Telephon 21113

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Schnelldreh-Revolverstahl No 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ **Eigene Wintersportanlagen.** □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt Wien I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc. Projektierung Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.468,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.844.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftsignalhorn. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 6. Wien, den 15. März 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen. — Zur Frage der „Kriegsbilanzen". Von Dr. Viktor Krakauer. — Krieg und Wirtschaftspolitik. Von Karl Přibram. (Schluß folgt.) Chronik: Gesangverein österreichischer Eisenbahn-Beamten. Staatsbeamtenkurhaus Abbazia. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. — Längen der Eisenbahnen in Europa am 1. Jänner 1915. — Literatur: Österreichisches Kursbuch. — Clubnachrichten. — Inserate:

Clubanzeigen.

Jeden Donnerstag „5 Uhr-Tee im Clublokale". Kein Eintrittsgeld. Kein Zwang eine Jause zu nehmen.

Vorträge im Monate März.

Dienstag den 16. März: Universitätsdozent k. k. Professor Dr. Fritz Machatschek über: „Reiseeindrücke aus Russisch-Turkestan" (mit Lichtbildern).

Dienstag den 30. März: Staatsbahnrat Ingenieur Rudolf Schanzer über: „Zeitgemäße und zeitlose Dichtungen".

Die Vorträge finden im Vortragssaale des Club statt und beginnen 1/2 7 Uhr abends.

Eingeführte Gäste willkommen; Gastkarten im Clubsekretariate.

Nach den Vorträgen gemeinsames Abendessen im Clublokale.

* * *

Während der Vorträge — sowohl an den Vortragsabenden als auch bei den 5 Uhr-Teeabenden — bleiben die Saaltüren geschlossen, das Auftragen von Speisen ist nicht gestattet.

* * *

Jeden Sonntag (wenn regenfrei) Vormittagsausflug in den Wienerwald. Auskunft im Clubsekretariat.

Bitte um Stoffabfälle.

Über Anregung des k. u. k. Kriegsfürsorgeamtes werden sich unsere Damen bei den Donnerstag 5 Uhr-Teeabenden mit der Herstellung von Pantoffeln für Verwundete beschäftigen. Hiefür sind Reste von Teppichen, Stoffen aller Art, Baumwollgeweben (als Futter), Filz, Leinen, Organtin oder Musselin, ferner 2 *cm* breite Bänder zum Einfassen, weiter Nähnadeln (Nr. 4 und 5), Stecknadeln, schwarzer und weißer Zwirn sowie Fingerhüte und Scheren nötig. Unsere Hausfrauen, deren jede über einiges des oben Angeführten verfügt, werden gebeten, es im Clubsekretariate abzugeben.

Zur Frage der „Kriegsbilanzen".

Von Dr. **Viktor Krakauer.**

Wohl selten wird eine im Grunde genommen rein „buchhalterische" Frage derart im Vordergrunde der Interessen gestanden sein, wie die Frage über die Art der Errichtung der Bilanzen (Buchabschlüssen) in Kriegszeiten im allgemeinen, während des gegenwärtigen Krieges im besonderen. Hiebei war allerdings auch noch eine Vorfrage zu lösen: Ob es überhaupt, solange der Krieg dauert, geboten erscheine, Buchabschlüsse zu machen; ob sie nicht vielmehr bis zum Friedensbeginn verschoben werden sollten. Aber diese Frage wurde bald dahin entschieden, daß auch in Kriegszeiten Buchabschlüsse grundsätzlich vorzunehmen seien und dies nicht so sehr aus Gründen der inneren Notwendigkeit, als aus „Prestigerücksichten", um diesen Ausdruck der Diplomatensprache zu gebrauchen. Es könnte, so wurde mit Recht sowohl in Österreich als auch in Deutschland befürchtet, als ein Zeichen der wirtschaftlichen Schwäche angesehen werden, als ein Zeichen mangelnder finanzieller Bereitschaft, wenn die größten Unternehmungen vor der Aufstellung von Buchabschlüssen ängstlich zurückwichen. Nicht in formalen Gründen, nicht in der Unsicherheit der Bewertung würde man die Ursachen dieser Erscheinung suchen, sondern ungeheuerliche, gerade durch den Krieg entstandene Verluste vermuten.

Wenn es somit feststand, daß trotz der Wunden, die der gegenwärtige Krieg dem wirtschaftlichen Leben naturgemäß zufügt, bei uns durchaus keine Veranlassung besteht, die Unternehmungen (abgesehen von den Firmen in den vorläufig noch vom Feinde besetzten Gebieten) von der ihnen gesetzmäßig obliegenden Pflicht zur Errichtung von Buchabschlüssen, die Aktiengesellschaften von der satzungsmäßigen Pflicht zur Abhaltung von Hauptversammlungen zu befreien, so entspann sich doch über die Frage, auf welcher Grundlage die Buchabschlüsse zu errichten oder, besser gesagt, wie die Bestandbewertungen beim Abschluß vorzunehmen seien, ein lebhafter Widerstreit der Meinungen. Ist doch schon an und für sich die Aufgabe, einen Gegenstand in einer bestimmten Zeit mit einem bestimmten Geldbetrage zu bewerten, zuweilen auch dann ungemein schwierig, wenn man sich nur in den Grenzen der Praxis bewegt, und ihre theoretische, die strittigsten Fragen der Wirtschaftswissenschaft enthaltende Seite ganz außer acht läßt. Allerdings wird die Lösung der der Praxis obliegenden Aufgaben durch das Vorhandensein bestimmter, von der Buchhaltungswissenschaft — denn nicht mit Unrecht wird zuweilen von einer solchen gesprochen — aufgestellter und anerkannter Abschlußgrundsätze erleichtert. Mit diesen befaßt sich auch das Handelsrecht, das aber, ebenso wie die Buchhaltungslehre, einen friedlichen Zustand der Dinge voraussetzt. So hat zum Beispiel der Gesetzgeber bei der Vorschrift des § 261, Absatz 1, des deutschen Handelsgesetzbuches: „Wertpapiere und Waren, die einen Börsen- oder Marktpreis haben, dürfen höchstens zu dem Börsen- oder Marktpreis des Zeitpunktes, für welchen die Bilanz (Buchabschluß) aufgestellt wird, sofern dieser Preis jedoch den Anschaffungs- oder Herstellungspreis übersteigt, höchstens zu dem letzteren an-

Digitized by Google

gesetzt werden" an einen Krieg und an die Möglichkeit, daß einmal die Börsen für eine lange Reihe von Monaten geschlossen werden könnten, sicher nicht gedacht.

Auch Artikel 31 des österreichischen „allgemeinen Handelsgesetzbuches" — das sich übrigens in der Aufstellung von Abschlußvorschriften viel größere Schranken auferlegt als das deutsche Gesetz — geht von der Voraussetzung aus, daß, wenn sämtliche Vermögensstücke und Forderungen bei Aufnahme des Bestandes nach dem Werte anzusetzen seien, „welcher ihnen zur Zeit der Aufnahme beizulegen ist", diese Zeit eine friedliche und nicht mitten in Kriegswirren fallen.

Während des Krieges unterliegen aber — was nicht erst einer besonderen Ausführung bedarf — alle Werte und Wertmaßstäbe einer vollständigen Veränderung; dies gilt nicht blos hinsichtlich des Kriegsschauplatzes im engeren Sinne des Wortes, sondern hinsichtlich des ganzen im Kriegszustand befindlichen Staates. Es ergibt sich somit, da die bisherigen Vorschriften nicht anwendbar sind und von der Aufstellung besonderer, für die jetzige Zeit giltiger Abschlußgrundsätze abgesehen worden ist, für jedes Unternehmen die ungemein schwierige Frage, wie es seine Vorräte und Rohstoffe, seine Forderungen an andere Firmen, seine Wertpapiere, ferner, wie es seinen Grund und Boden, seine Maschinen im Zusammenhange mit dem Werte des ganzen Unternehmens — die Firma selbst bildet in der Regel keine besondere Bewertungspost in den Abschlüssen, es sei denn, daß hiefür ein besonderer Kaufpreis erlegt worden ist — zu bewerten habe.

Wie verhält sich die Sache bei den Eisenbahnunternehmungen? Sind auch für sie die Erörterungen hinsichtlich der „Kriegsbilanzen" von irgendwelcher Bedeutung?

Bei Beantwortung dieser Frage muß nach mehreren Richtungen hin unterschieden werden. Von den österreichischen Eisenbahnen haben die Staatsbahnen mit der Sache wenig zu tun, weil sie keine doppelte Buchhaltung führen und mithin überhaupt nicht in die Notwendigkeit versetzt werden, einen Buchabschluß nach kaufmännischen Grundsätzen aufzustellen. Die in den Beilagen der Berichte über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung enthaltenen „Bilanzmäßigen Zusammenfassungen der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes" stellen nur eine kameralistische Umstellung vor; sie sind auch nicht entfernt als ein Buchabschluß im technischen Sinne anzusehen, weil die erste Voraussetzung hiezu die vorzunehmende Aufstellung und Bewertung des Bestandes, noch niemals gegeben war und das Anlagekapital, in noch höherem Grade als das Aktienkapital bei den Aktiengesellschaften, nur eine gegriffene Größe darstellt.

Nichtsdestoweniger werden auch die Staatsbahnen bei ihrer Rechnungsaufstellung den Kriegszustand in Berücksichtigung ziehen müssen.

Ob und inwieferne dies hinsichtlich des Anlagekapitals geschehen könnte, soll hier nicht näher untersucht werden. Sicher ist, daß ein beträchtlicher Teil der Bahnanlagen in dem derzeit noch vom Feinde besetzten Gebiete stark beschädigt, wenn nicht vollständig zerstört worden ist und daß, wenn bei der Bezifferung des statistischen Anlagekapitals diesem Umstande nicht in einem gewissen Maße Rechnung getragen wird, (das heißt, es entweder entsprechend herabgedrückt wird oder daß die nach Friedensschluß vorzunehmenden Erneuerungsbauten, soweit sie sich auf die Kriegsschäden beziehen, durch annähernde Erhöhung des Kapitalsbetrages berücksichtigt werden), darin nicht nur gegriffene Werte, sondern wegen Nichtvorhandenseins der betreffenden Anlagen, überhaupt nicht vorhandene Werte enthalten sein werden.

Doch dies nur nebenbei. Viel wichtiger ist der Umstand, daß die Staatsbahnen Anstalten (Fonds) verwalten, die über eine ganz bedeutende Anzahl von Wertpapieren verfügen. So beträgt der Vermögensstand an Wertpapieren nach dem „Berichte über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1912", zum „Geldkurse vom 31. Dezember 1912" gerechnet:

Bei dem „Pensionsinstitut für Beamte und Unterbeamte der k. k. österreichischen Staatsbahnen"	K	6,974.527
Bei dem „Provisionsinstitut für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen"	„	23,382.029
Bei der „Krankenkasse für das Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen" .	„	5,876.173
Bei dem „Pensionsfonds der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abteilung A" (dieser und die folgenden Fonds sind bei der Verstaatlichung in die Verwaltung der Staatsbahnen übergegangen)	„	11,292.253
Bei dem „Pensionsfonds der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Abteilung B" . . .	„	18.422.630
Bei dem „Pensionsinstitut der Beamten und Diener der Böhmischen Nordbahn, Abteilung A"	„	1,899.220
Bei dem „Pensionsinstitut der Beamten und Diener der Böhmischen Nordbahn, Abteilung B"	„	456.742
Bei dem „Pensionsfonds für die aus dem Dienste der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft übernommenen Beamten"	„	4,579.223
Bei dem „Provisionsfonds für die aus dem Dienste der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft übernommenen Unterbeamten, Diener, Manipulantinnen und Arbeiter"	„	121.408
Bei dem „Pensionsinstitut der österreichischen Nordwestbahn"	„	7.395.348
Bei dem „Pensionsinstitut der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn"	„	131.382
Zusammen . . .	K	80,530.935

Digitized by Google

Rechnet man noch jene Papiere hinzu, die den bei der Staatsbahnverwaltung bestehenden Wohltätigkeitsanstalten (zum Beispiel Unterstützungsfonds der Krankenkasse für das Personal der Staatsbahnen, Ärzteunterstützungsfonds, Schulvereinsfonds u. a.) gehören und berücksichtigt man schließlich die in Wertpapieren vorhandenen hinterlegten Bestände — die mit 31. Dezember 1912 einen Wert von K 26,106.951 ergaben —, so zeigt es sich, daß die bei der österreichischen Staatsbahnverwaltung in Verrechnung stehenden Wertpapiere einen Wert von mehr als hundertundzwanzig Millionen Kronen aufweisen. Wie gewaltig dieser Betrag ist, erhellt am besten daraus, daß sich zum Beispiel der Wiener Bankverein (nach dem Buchabschluß für das Jahr 1911) nur 36 Millionen, die österreichische Kreditanstalt für Handel und Gewerbe 39 Millionen, die Niederösterreichische Eskompte-Gesellschaft 3 Millionen, der Wiener Giro- und Kassen-Verein 2 Millionen, die Österreichische Länderbank 47 Millionen, die Unionbank 23 Millionen, die Verkehrsbank 17 Millionen, die allgemeine österreichische Bodenkreditanstalt 30 Millionen Bestände an Wertpapieren hatten. Die Staatsbahnen verfügen somit — und dies dürfte sicher sehr wenig bekannt sein — über dreimal und viermal so viel Wertpapiere als irgend eine der größten österreichischen Banken; sie verfügen über größere Beträge an Wertpapieren als zum Beispiel die Bodenkreditanstalt, die Länderbank und die Kreditanstalt für Handel und Gewerbe zusammengenommen.

Es wäre naheliegend, auf die Fülle der Machtbefugnisse hinzuweisen, die jedem bedeutenden Bankinstitute der Papierbesitz in der Beherrschung ganzer Industriezweige verleiht, während hievon bei den Staatsbahnen, trotz eines mehrfach größeren Wertstandes, naturgemäß auch nicht eine Spur vorhanden ist — aber die Erörterung dieser Frage gehört nicht in den Rahmen dieses Aufsatzes. Hier soll durch die angeführten Zahlen lediglich der Beweis dafür erbracht werden, daß auch die Staatsbahnen bei dem bevorstehenden Rechnungsabschlusse von den die Errichtung von Kriegsbuchabschlüssen betreffenden Maßnahmen berührt sind und dies um so mehr, als gerade die Bewertung der Papiere einen ganz besonders wichtigen Teil der hiebei auftauchenden Fragen bildet. Ist doch der Markt für die Vornahme dieser Bewertungen, die Börse, gleich bei Kriegsbeginn geschlossen worden und wird in den Zentralmächten wahrscheinlich erst mit Ende des Krieges eröffnet werden. Es fehlt demnach für die Bewertung des Wertpapierbesitzes jede Grundlage und jeder Maßstab. Sicher ist aber, daß zur Zeit des Rechnungsabschlusses die Werte des Vorjahres nicht mehr gelten und daß somit eine neue Bewertung des Vermögens, das im Gegensatze zum statistischen Anlagekapitale, eine durchaus tatsächliche Größe darstellt (so wurde der „Minderwert der Wertpapiere“ im Jahre 1912 bei jedem Fonds berücksichtigt), vorgenommen werden muß.

Bedeutungsvoller ist die Frage der Errichtung der Kriegsbuchabschlüsse bei den Privatbahnen, den Hauptbahnen sowohl wie den Lokalbahnen, weil sie eine doppelte Buchung führen, das heißt Buchabschlüsse aufstellen und demnach auch eine Bestandbewertung vornehmen müssen. Für die Privatbahnen kommt überhaupt (wenn man von dem Nichtvorhandensein zweifelhafter Forderungen absieht) diese Angelegenheit genau so wie für jedes andere Unternehmen in Betracht, zumal sie neben den zum eigentlichen Bahnbetriebe gehörenden Anlagen in der Regel auch über andere Werte verfügen, so zum Beispiel die Südbahn über ein „Effektenportefeuille“, über ein Walzwerk, Kohlenbergwerk, über Anlagen auf dem Semmering, nicht zum Bahnbetriebe gehörende Gründe, Baulichkeiten usw. Für die Privatbahnen gelten somit alle hinsichtlich der Kriegsbuchabschlüsse erlassenen Vorschriften, die allerdings vorwiegend „negativer“ Art sind.

Verwickelt wird die Abschlußfrage durch ihren Zusammenhang mit der Steuer, besonders mit der Erwerbsteuer für die der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen. Diese baut sich grundsätzlich auf jenem Gelderfolge auf, welcher sich „nach den eigenen wirtschaftlichen Auffassungen und Aufschreibungen des Steuerpflichtigen ergibt“. Solchen Auffassungen könnte trotz aller Einschränkungen, die sich doch nur auf einzelne Ansätze zu erstrecken vermöchten, der weiteste Spielraum gegeben werden, zumal doch vielfach die Forderung nach der Buchwahrheit diesmal überhaupt nicht erfüllbar ist. Wir haben daher an anderer Stelle*) vorgeschlagen, es den Unternehmungen anheimzugeben, statt endgültiger vorläufige Abschlüsse aufzustellen. Unternehmungen, die hievon Gebrauch machen, vergeben sich dadurch in keiner Weise, wie dies zum Beispiel bei der von mancher Seite gewünschten Nichtaufstellung eines Abschlusses der Fall wäre. Durch Veröffentlichung eines vorläufigen Buchabschlusses wird nicht das Tageslicht gescheut; es wird vielmehr nur erklärt, daß eine verläßliche Bewertung gewisser Wertposten derzeit auf große Schwierigkeiten stößt und daß manche Ziffern naturgemäß unverbindlich sind. Der vorläufige Buchabschluß dient nicht als Grundlage zur Bemessung der Erwerbsteuer nach dem zweiten Hauptstück des Personalsteuergesetzes. Die Frist zur Verlegung der bezüglichen Erklärung wird vielmehr bis zur Fertigstellung des endgültigen Abschlusses verlängert. Dadurch ändert sich — abgesehen davon, daß derartige Fristerstreckungen oder sonstwie sich verspätende Erwerbsteuerbemessungen auch in Friedenszeiten nicht selten vorkommen — hinsichtlich der Steuerentrichtung des Jahres 1915 nur sehr wenig. Denn im gewöhnlichen Verlaufe der Dinge wird den Steuerbehörden das Erwerbsteuerbekenntnis für das abgelaufene Jahr erst

*) Vergl. Krakauer: „Kriegsbilanzen und Aktiensteuer“, „N. W. Tagblatt“ Nr. 348 vom Jahre 1914.

Digitized by Google

Mitte des folgenden Jahres vorgelegt; die Bemessung erfolgt erst in der zweiten Hälfte dieses Jahres, so daß die ersten drei Vierteljahreszahlungen in der Regel auf Grund der früheren Bemessungen stattfinden und die Ausgleichszahlung erst gleichzeitig mit der vierten Vierteljahreszahlung oder nachher erfolgt. Im vorliegenden Falle würde somit auch der endgültige Buchabschluß des Erfolgjahres 1914 hinsichtlich der Steuerleistung ohnehin erst Ende 1915 praktische Bedeutung erlangen; es hätte demnach nichts oder nur sehr wenig zu bedeuten, wenn infolge der Errichtung eines vorläufigen Buchabschlusses die Ausgleichszahlung später, im Laufe des Jahres 1916, das hoffentlich schon ein Friedensjahr sein wird, geschieht.

Der vorstehende Vorschlag ist, wenn auch nicht formell, so doch tatsächlich verwirklicht worden. Denn dadurch, daß — nach den von amtlicher Seite herrührenden Verlautbarungen — die Steuerbehörden mit den Banken über die Zulassung von Abschreibungen und ausnahmsweise erfolgender Nichtbesteuerung gewisser Rücklagen besondere Unterhandlungen pflegen und Vereinbarungen treffen sollen, ist die nicht endgültige Eigenschaft der diesjährigen Buchabschlüsse gewährleistet. Der Unterschied ist nur der, daß mit einem offenen Notbehelf die ganze Angelegenheit nach dem ersten, in Friedenszeiten aufzustellenden Buchabschluß mit einem Schlage erledigt wäre, während der versteckte Notbehelf eine besondere Evidenzhaltung der Rücklagen und Fonds in steuerrechtlicher Beziehung mit Rücksicht auf die Abschlüsse der Kriegszeit erforderlich macht. Ähnliche Vereinbarungen, wie mit den Banken, dürften sich auch mit den Bahnen und mit den Verkehrsanstalten überhaupt als notwendig herausstellen.

Krieg und Wirtschaftspolitik.

Von **Karl Pribram.**

Wir kennen die dunklen Mächte nicht, die den Völkern die Waffen in die Hand drücken und Millionen von Menschen, die sonst ihrem friedlichen Tagewerke nachgehen, in blutigen Kämpfen einander gegenüberstellen. Wir können hier nur das Vorhandensein von tief wirksamen Kräften ahnen, deren Wege und Ziele uns wohl immer unerforscht bleiben werden, und nichts wäre ein größerer Irrtum, als zu meinen, daß etwa der Wille einiger mächtiger Fürsten und Herrscher allein imstande wäre, in jenen Millionen von Soldaten die Begeisterung für den Kampf, den Drang nach Vernichtung der Feinde zu erwecken. So mannigfach die Motive sein mögen, die in dem einzelnen Krieger wirksam sind und ihn veranlassen, mit Freude sein Leben im Kampfe zu opfern — Vaterlandsliebe, Ehrgeiz, Achtung vor der Autorität des Staates, suggestive Wirkung des Verhaltens der andern — wir vermissen unter diesen Motiven, wenn wir etwa von dem englischen Söldnerheere absehen, eines, das sonst im Leben der Menschen eine entscheidende Rolle spielt und insbesondere ihr Wirtschaftsleben völlig beherrscht: das Streben nach Gewinn, nach materiellem Vorteil; keiner kämpft und setzt sein Leben ein, um irdische Güter zu erwerben, keiner im Grunde um des eigenen Vorteils willen. Und bei aller Ähnlichkeit, welche die moderne Kriegführung in der Lenkung erstaunlich großer Streitkräfte von einem zentralen Punkte aus, in der intensiven Verwertung rein mechanischer, maschineller Hilfsmittel mit dem fabriksmäßigen Großbetriebe haben mag, es bleibt ein fundamentaler Unterschied, daß das die Heeresmassen einigende Band nicht, wie bei den Arbeitern der Fabrik, der Broterwerb, das eigene wirtschaftliche Interesse ist.

Wir vermissen dieses Motiv des Strebens nach Erwerb im allgemeinen auch unter jenen Beweggründen, welche die Lenker der Staaten und ihrer Geschicke als Ursachen für die Eröffnung des Kampfes bezeichnen, und die öffentliche Meinung ist bestrebt, jeden Gedanken an einen aus dem Kriege fließenden rein materiellen Vorteil in Abrede zu stellen. Selbst das kalt denkende und nüchtern rechnende England, für das im Grunde dieser Krieg, wie so viele frühere nichts ist als ein glänzendes Geschäftskalkül, ist ängstlich bemüht, sein Eingreifen in den großen europäischen Kampf aus rein idealen Motiven — Schutz des neutralen Belgiens — zu rechtfertigen, so schwer ihm dies wohl gelingen mag.

Ideen sind es also, um die der Kampf wogt, Ideen und nicht materielle Vorteile. Wie es immer und zu allen Zeiten Ideen waren, in deren Namen die blutigsten Kämpfe der Weltgeschichte geführt wurden: das Römerreich wollte seine Kultur in die Länder der Barbaren tragen; die Türken gedachten mit Waffengewalt den Sieg der Religion Mohammeds über die Ungläubigen zu erstreiten; die Franzosen glaubten im Revolutionszeitalter die Forderungen der Freiheit und der Menschenrechte den Völkern Europas unter dem Donner der Geschütze vermitteln zu müßen. An die Stelle religiöser und sittlicher Ideale, wie sie in der Vergangenheit eine Hauptrolle spielten, sind heute vielfach die Dogmen des Nationalitätenglaubens getreten: der Inhalt der Begeisterung ist ein anderer geworden, ihre Form ist die gleiche geblieben. Ohne die tiefe, die herrlichsten Gefühle der Menschen entzündende Kraft solcher Ideen ist ein Völkerkrieg undenkbar, undenkbar vollends in unseren Tagen der allgemeinen Wehrpflicht.

Aus dieser Herrschaft der Ideale im Kampfe um das Vaterland ergibt sich ein scharfer, von jedem einzelnen empfundener Widerspruch zu jener Auffassung, die seit etwa einem Jahrhundert unser Wirtschaftsleben beherrscht und der wir im Grunde alle die großen Errungenschaften unserer industriellen Blüte zuschreiben: der Auffassung, daß das Streben des einzelnen, seine individuelle Wohlfahrt zur Geltung zu bringen, zu erwerben und zu gewinnen, höchste wirtschaftliche Pflicht ist. Muß daher nicht in der Kriegszeit auch unsere wirtschaftliche Ethik die tiefste Umwertung erfahren, muß nicht die unbedingte Unterordnung des Einzelinteresses unter das Wohl des Vaterlandes, die für die kämpfenden Heere die Voraussetzung jedes Erfolges ist, auch für das Wirtschaftsleben Geltung erlangen und hier zu dem Ergebnisse führen, daß dem Staate, dem wir das unbestrittene Recht über Leib und Leben der Bürger zuerkennen, die gleiche Verfügungsgewalt auch über ihr Privateigentum zusteht? Und doch — diese Konsequenz wird nicht, oder doch wenigstens nur in Ausnahmefällen gezogen. Zu tief ist unser Wirtschaftsleben auf jenes Prinzip der Verfolgung privaten Vorteils gegründet, als daß es möglich wäre, eine plötzliche Umwälzung, einen unvermittelten Übergang zu einer anderen Produktions- und Absatzweise der Güter zu versuchen. Wie in Friedenszeiten so bleibt auch während des Krieges im Wirtschaftsleben das Streben der Einzelnen nach Erwerb und Gewinn zunächst die unverlierbare wirkende Kraft, die das Getriebe des ökonomischen Prozesses aufrecht erhält.

Allein, auch wenn wir dies zugeben müssen, in zahlreichen Erscheinungen unseres Wirtschaftslebens offenbart sich die Tatsache, daß der Staat als Produzent, wir vor allem als Konsument eine bisher ungekannte Bedeutung erlangt; in ganz anderer Weise als bisher ist das wirtschaftliche Wohlergehen auch jedes Einzelnen nun von den Bedürfnissen und

Digitized by Google

Aufgaben des Staates abhängig. Daraus ergeben sich für unsere Betrachtung zwei Fragen, deren eine die Gegenwart beschäftigt, während die andere in die Zukunft blickt: Welche Folgen hat diese überragende Stellung des Staates im Wirtschaftsleben während der Kriegszeit? Welche besonderen Eingriffe in das Wirtschaftsleben werden zur Überwindung des vielleicht während des Krieges besonders gefährlichen Gegensatzse zwischen dem Interesse des Staates und der Privatwirtschaft erforderlich? Und die zweite Frage: Wird nicht dieser Krieg, ungleich den früheren, in seinen Folgen auch in der kommenden Friedensepoche weiter wirkend, eine neue Gestaltung des Verhältnisses von Staat und Volkswirtschaft herbeiführen, die von einschneidender Bedeutung für die Entwicklung des Wirtschaftslebens werden muß?

Betrachten wir die Maßnahmen des Staates in der Kriegszeit auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens, so lassen sie sich, wenn auch nicht mit voller Schärfe, in zwei Gruppen teilen: die eine umfaßt jene Maßnahmen, die eine durch den Krieg unmittelbar hervorgerufene Schädigung von Einzelwirtschaften verhindern oder wenigstens mildern, und mithin das Wirtschaftsleben vor schweren Erschütterungen bewahren wollen; sie haben im wesentlichen einen konservativen Charakter; die andere begreift jene Verfügungen, die das Wirtschaftsleben unmittelbar den Staatszwecken dienstbar machen. In die erste Kategorie gehören die Vorschriften über das Moratorium, die in jener ersten Periode der lähmenden Ungewißheit aller künftigen Ereignisse den Schuldner vor dem ungestümen Zugreifen der Gläubiger zu schützen die Aufgabe hatten; hieher gehören die Vorschriften über die Geschäftsaufsicht, die in allen Ländern verfügte Schließung der Effektenbörsen, die Statuierung von Höchstpreisen für gewisse in beschränktem Maße vorhandene Lebensmittel; ferner die Errichtung von Notkreditinstituten, der Kriegsdarlehenskassen und Kriegskreditbanken, welche die Lücken des normalen Bankkredits ausfüllen sollen; endlich die Maßnahmen der englischen Regierung zur Garantierung der von den Großbanken des Landes eingegangenen Wechselverpflichtungen, die Übernahme der Seeversicherung durch die Regierung usw. Einige dieser Maßnahmen verfolgen freilich gleichzeitig den Zweck, das Staatsinteresse selbst gegenüber dem Privatinteresse zur Geltung zu bringen: die Endabsicht des Moratoriums ging bei uns zweifellos nicht in letzter Linie dahin, die Großbanken, an deren finanzielle Leistungsfähigkeit der Staat in erster Linie bei Deckung seines Geldbedarfes zu appellieren gedachte, vor einer Abhebung der Guthaben zu schützen; die Schließung der Börsen sollte den Staatskredit, der durch einen Sturz der Rentenkurse aufs höchste gefährdet worden wäre, vor dieser Erschütterung bewahren. In Österreich können wir auch die Suspendierung der Bankakte, die anderwärts vor allem einer Erleichterung der Kreditgewährung diente, in die Kategorie der unmittelbar den Bedürfnissen des Staates dienenden Maßnahmen einreihen, denn sie sollte die Gewährung von Darlehen an den Staat durch Steigerung der Notenausgabe ermöglichen. Ausschließlich in die Reihe der im Interesse des Staates und der Kriegführung erfolgten Maßnahmen gehören die überall verfügte Sperrung des Außenhandels, das Verbot der Zahlungen an das feindliche Ausland, die Statuierung des staatlichen Rechtes zur Requisition aller erforderlichen Kriegsmaterialien und Bedarfsgegenstände gegen fixierte Preise; fast schrankenlos brachten England und Frankreich gegenüber den Angehörigen der feindlichen Mächte ihre Staatsgewalt zur Geltung, indem sie durch Aufstellung des Begriffes des alien enemy die diesen Privatpersonen gehörigen Güter unter bestimmten Voraussetzungen für verfallen erklärten.

Immerhin: angesichts der Bedeutung des Gegensatzes zwischen dem Interesse des Staates und der Privatwirtschaften ist die Zahl und die Wirkung der unmittelbaren Eingriffe der Staatsgewalt in das Wirtschaftsleben außerordentlich gering; insbesondere konnte sich die Regierung bei uns noch nicht zu jenen weitergehenden Maßnahmen entschließen, die von vielen Seiten verlangt werden und im wesentlichen eine Zwangsenteignung der für die Bedarfsdeckung unentbehrlichen, in beschränktem, unvermehrbarem Ausmaße vorhandenen Vorräte an Lebensmitteln und Rohstoffen zum Inhalte haben. In Deutschland wurde dieser Weg auf dem Gebiete der Getreideversorgung allerdings mit großer Konsequenz betreten. Von einer Zwangsanleihe zugunsten des Staates war nirgends die Rede; Steuererhöhungen in sehr mäßigem Umfange haben nur England und Rußland versucht. Einschneidende Maßnahmen erwiesen sich in allen kriegführenden Staaten vielfach deshalb als entbehrlich, weil unser Wirtschaftsleben eine erstaunliche Fähigkeit zur Anpassung an die geänderten Verhältnisse und an die Bedürfnisse des Staates gezeigt hat.

Rufen wir uns das Bild unserer wirtschaftlichen Erlebnisse seit Kriegsbeginn ins Gedächtnis zurück, so können wir in allen an dem großen Kampfe beteiligten Kulturstaaten, soweit unsere Kenntnisse reichen, folgenden schematischen Ablauf der Ereignisse feststellen: Zunächst geriet infolge des ungeheuren Eindruckes, den die Kriegserklärung in allen Gemütern hervorrief, infolge der Entziehung zahlloser, mitten in wirtschaftlicher Arbeit stehender Kräfte, infolge der quälenden Ungewißheit, was die nächste Zukunft bringen werde, und infolge der Beschlagnahme fast der gesamten Transportmittel für militärisshe Zwecke, — das ganze Wirtschaftsleben für einige Wochen ins Stocken — es war, als ob ihm plötzlich das beklemmende Gefühl der Erschütterung des gewohnten Daseins den Atem benommen hätte. Das war jene angsterfüllte Zeit, in welcher bei uns wie anderwärts die Aufhebung jeder Zahlungsverpflichtung, das Moratorium als einziges Hilfsmittel gegen die schweren Folgen einer Vernichtung des allgemeinen wirtschaftlichen Vertrauens erschien; das waren jene bangen Wochen, in welchen zahllose Betriebe, häufig genug nur aus Furcht vor den Gefahren einer ungewissen Zukunft ihre Produktion einstellten, und das drohende Gespenst einer weitgreifenden Arbeitslosigkeit die Hilfe der Regierung förmlich gebieterisch erheischte; jene Zeit, in welcher weite Kreise der Bevölkerung in sinnloser Angst Bargeld und Noten aufhäuften und nach Möglichkeit große Vorräte von Lebensmitteln und Gegenständen des dringenden Bedarfes aufstapelten.

Allein schon etwa zu Ende des zweiten Kriegsmonats war diese erste Periode der Angstwirtschaft — soweit nicht feindliche Invasion das Land unmittelbar verheerte — so gut wie überwunden. Es trat jene Anpassungsbewegung ein, die auf der einfachen, immer weitere Kreise der Unternehmerschaft erfüllenden Erkenntnis beruht, daß der Krieg die produktiven Kräfte der Volkswirtschaft wohl in andere Bahnen lenken, aber nicht zur Untätigkeit verdammen könne. An zwei charakteristischen Gruppen der Produktion läßt sich diese Erscheinung mit Daten belegen: für Eisen und Kohle, Der Absatz unseres Eisenkartells war im August beim Stab- und Fassoneisen und bei den Grobblechen auf weniger als ein Drittel des Absatzes im gleichen Monate des Vorjahres gesunken, bei den Trägern auf weniger als ein Viertel, bei den Schienen sogar auf ein Neuntel. Schon im September beläuft sich der Absatz der genannten Halbfabrikate auf drei Viertel bis vier Fünftel der entsprechenden Absatzziffern des Vorjahres, und der im Oktober bei den Trägern, Grobblechen und Schienen eintretende Rückschlag ist nur vorübergehend. Die Produktion Österreichs an Stein- und Braunkohle sinkt im August auf zwei Drittel der Erzeugung des Vorjahres; im September und Oktober fehlt ihr zu den entsprechenden Ziffern des Vorjahres nur mehr etwa ein Fünftel.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

CHRONIK.

Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten. Samstag, den 20. März 1915 findet im großen Saale des Wiener Konzerthauses III., Lothringerstraße 20, unter dem Protektorate des Kaiserlich Deutschen Botschafters Sr. Exzellenz des Herrn von Tschirschky und Bögendorff ein Wohltätigkeitskonzert zugunsten verwundeter reichsdeutscher Krieger statt. Leiter: Chormeister Karl Führich. Mitwirkende: Kammersängerin Gertrude Foerstel-Links, Hofopernsänger Georg Maikl, Hofopernsänger Rudolf Hofbauer, Hoforganist Professor Georg Valker und das Orchester des Wiener Konzertvereines. Die Vortragsordnung enthält: C. M. von Weber: „Jubelouvertüre". Das Orchester. A. Bruckner: „Germanenzug" (A. Silberstein), Männerchor mit Harmoniebegleitung. Fr. Schubert: „Die Allmacht" (J. L. Pyrker), für Sopransolo, Männerchor und Orchester eingerichtet von Fr. Liszt. H. Wolf: „Dem Vaterland" (H. Reinik), Hymnus für Männerchor und Orchester. Liedervortrag der Kammersängerin Gertrude Foerstel-Links. „Sechs altniederländische Volkslieder" (aus der Sammlung des Adrianus Valerius 1626), für Tenor- und Baritonsolo, Männerchor und Orchester eingerichtet von Ed. Kremser. H. v. Wittek: „Kriegslied" (H. v. Wittek), für Männerchor und Klavier eingerichtet von Karl Führich. Dem Vereine gewidmet. Uraufführung. Beginn halb 8 Uhr abends.

Staatsbeamtenkurhaus Abbazia. Das wegen des Kriegsausbruches mit Ende August v. J. geschlossene Staatsbeamtenkurhaus der Österreichischen Gesellschaft vom Goldenen Kreuze in Abbazia wird mit 1. März l. J. wieder in Betrieb gesetzt.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*).

Aus dem Personalstande der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung wurden seit Kriegsbeginn für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: Kuśnirski Zdislaus, Revident in Lemberg; Moskwa Franz, Titularinspektor in Krakau; Rösler Siegmund, Oberinspektor in Czernowitz; Sabinski Stephan, Titularinspektor in Itzkany; Steiner Friedrich, Dr. techn., k. k. Oberkommissär der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in Wien; Weber Karl, k. k. Inspektor der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in Wien.

Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration: Drechsler Eugen, Revident in Wien (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau); Kidery Oskar, Assistent in Wien (N. D.); Pirker Friedrich, Assistent in Wien (Eisenbahnministerium); Ratzenberger Johann, Adjunkt in Wien (St. E. G.); Weiss Humbert, Maschinenadjunkt in Triest; Weyr Cäsar, Ritter von, Dr., Bahnkonzipist in Villach; Worell Franz, Dr. Bahnkommissär in Olmütz (Stb. D. Olmütz).

Durch Bekanntgabe der belobenden Allerhöchsten Anerkennung (Signum laudis): Babor Karl, Assistent in Wien (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau); Buschmann Otto, Freiherr von, Dr., Bahnkommissär in Wien (Stb. D. Wien); Canstein Robert, Freiherr von, Dr., Titularstaatsbahnrat in Wien (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau); Kleiner Rudolf, Ritter von, Dr., Bahnkonzipist in Prag (Direktion für die Böhm. Nordbahn); Kubiček Zdenko, Edler von Miranov, k. k. Ministerialkonzipist in Wien (Eisenbahnministerium); Linerth Franz, Bauoberkommissär in Villach; Lubich Josef, Assistent in Oderberg; Mrazek Rudolf, Dr., Bahnoberarzt in St. Pölten; Müller Drahomir, Assistent in Wien (N. W. D.); Pawełek Stanislaus, Bauadjunkt in Stanislau; Rollett Karl, Dr., Bahnkommissär in Wien (N. W. D.); Rybicki Stanislaus; Assistent in Stanislau; Schiechel Rudolf, Baukommissär in Aussig; Starzewski-Ostoja, Stanislaus, Ritter von, k. k. Inspektor der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in Wien; Stieglmayer Rudolf, Assistent in Pontafel; Stumpf Anton, Dr., k. k. Ministerialsekretär in Wien (Eisenbahnministerium); Vater Otto, Adjunkt in Wien (St. E. G.).

Durch Verleihung des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Budyń Stanislaus, Maschinenkommissär in Lemberg; Franz Ladislaus, Revident in Lemberg; Helebrandt Hugo, Revident in Krakau (N. D.); Wiśniewski Stanislaus, Revident in Stanislau.

Durch Verleihung des Goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Schuster Robert, Bauadjunkt in Liezen; Praszałowicz Miezislaus, Adjunkt in Lemberg.

Durch Verleihung der Silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: Aichelburg Franz, Freiherr von, Revident in Wien (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau); Bartl Peter, Arbeiter in Brünn (St. E. G.); Blicharski Julian, Oberkondukteur in Lemberg; Gangl Johann, Arbeiter in Budweis; Hafner Tobias, Arbeiter in Stadlau; Hons Franz, Lokomotivführer in Wien (St. D. Wien); Jenak Christoph, Schlosser, Bodenbach; Kolikowski Josef, Lokomotivführeranwärter in Lemberg; Leita Karl, Reserveschiffsheizer in Bregenz; Prycun Peter, Lokomotivführeranwärter in Lemberg; Richter-Kreuz Franz, Bauassistent in Böhmisch-Leipa; Schiroky Richard, Stationsmeister Chotěboř; Slabý Josef, Aushilfsstationsmeister in Ossegg; Steinbichler Ludwig, Lokomotivführeranwärter in Attnang-Puchheim; Tichatschek Josef, Arbeiter in Braunau in Böhmen; Veitschegger Johann, Stationsmeister in Bad Ischl; Walter Eduard, Assistent in Hirschberg; Žilík Josef, Stationsmeister in Laun.

Durch Verleihung der Silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: Eder Franz, Assistent in Enns; Hotovy Karl, Arbeiter in Grusbach; Jarosz Josef, Stationsarbeiter in Lemberg; Jellinek Karl, Assistent in Skalitz-Boskowitz; Jellinek Karl, Beamtenaspirant in Kuttenthal; Kaňka Josef, Arbeiter in Prag (St. E. G.); Klimosch Josef, Werkstättenarbeiter Linz; Knorr Franz, Oberbauarbeiter in Proßnitz; Knorr Franz, Arbeiter in Böhmisch-Trübau; Korbel Franz, Aushilfslokomotivführeranwärter in Prag (St. E. G.); Kříž Miloslav, Schreiber in Prag (Stb. D. Prag); Kužbit Ladislaus, Schlosserheizer in Lemberg; Lenglachner Martin, Bahnerhaltungsarbeiter in Braunau am Inn; Lerch Josef, Oberbauarbeiter in Jägerndorf; Michałków Andreas, provisorischer Lokomotivheizer in Lemberg; Muchitsch Max, Arbeiter in Villach; Pittner Josef, Kondukteur in Lemberg; Pokorny Josef, Lokomotiv-

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

heizer in Wien (Stb. D. Wien); Putz Josef III, Bahnerhaltungsarbeiter in Bad Ischl; Rautner Alois, Oberbauarbeiter in Kitzbühel; Röhrig Josef, Arbeiter in Bodenbach; Sawaryn Anton, Kondukteur in Lemberg; Schwaighofer Ludwig, Oberbauarbeiter in Bad Ischl; Slezak Emil, Vermessungsadjunkt in Wien (N. W. D.); Smotry Ludwig, Kondukteur in Lemberg; Teuner Johann, Stationsmeister in Steeg in Oberösterreich; Veitschegger Johann, Stationsmeister in Bad Ischl; Walter Leo, Assistent in Bodenbach; Wieser Stephan, Ladscheinschreiber in Triest; Wojciechowski Eduard, Kondukteur in Lemberg; Worschech Josef, Arbeiter in Schönpriesen; Zelinka Johann, Stationsmeister in Thalheim.

Durch Verleihung des Silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Badin Vinzenz, Stationsmeister in Braunau in Böhmen; Chya August, Lokomotivführeranwärter in Prerau.

Durch Verleihung des Silbernen Verdienstkreuzes: Šafránek Josef, Schreiber in Chrudim.

Durch Bekanntgabe der belobenden Anerkennung des k. u. k. Armee-Oberkommandos, bzw. des Kommandos der Balkanstreitkräfte: Eichler Alfred, Beamtenaspirant in Kreibitz-Teichstatt, (außerdem mit dem Eisernen Kreuze beteilt); Rolecki Johann, Oberrevident in Neuzagórz; Schwarz Jakob, Adjunkt in Wien (N. D.); Toman Anton, Stationsaufseher in Prag (Stb. D. Prag); Tomek Stanislaus, Assistent in Zagórz; Twardowski Anton, Oberrevident in Chabówka.

Durch Bekanntgabe der belobenden Anerkennung des k. u. k. Etappen-Oberkommandos: Feliński Siegmund, Titular-Oberrevident in Ustrzyki.

Dem Obermatrosen I. Klasse der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Nikolaus Cernolatac wurde in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde die Silberne Tapferkeitsmedaille I. Klasse verliehen.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektorstellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise im Sinne des § 1 des Anhanges zu den Statuten zu verleihen geruht: das Ehrenzeichen zweiter Klasse vom Roten Kreuze: als Förderer: dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Albert Neudörfer in Hadersdorf-Weidlingau; die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Siegmund Großeibl in Wien; dem Stationsvorstande Wilhelm Klema in Tullnerbach-Preßbaum; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Heinrich Knobloch in Rumburg; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Karl Kraemer in Wien; dem Adjunkten der Nordbahn Eduard Pitlik in Lundenburg; dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Bertold Mayer in Olmütz; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Friedrich Th. Mayer in Wien; dem Adjunkten im Eisenbahnministerium Adolf Mundstein-Chomed; dem Kommissär der österreichischen Staatsbahnen Doktor Heinrich Schmilauer in Wien; dem Baukommissär der österreichischen Staatsbahnen Ing. Alfred Stukhart in Rumburg; der Bahnoffiziantin der österreichischen Staatsbahnen Antonie Zivny.

Längen der Eisenbahnen in Europa am 1. Jänner 1913. Nach der vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten kürzlich verfaßten Statistik betrug die Länge des europäischen Eisenbahnnetzes am 1. Jänner 1913 342.923 *km*. Die Verteilung auf die einzelnen Staaten ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Staaten	Betriebslänge am 1. 1. 1912	Betriebslänge am 1. 1. 1913	Zunahme im Jahre 1912	Von der am 1. 1. 1914 erreichten Betriebslänge entfallen auf 100 km^2	Von der am 1. 1. 1914 erreichten Betriebslänge entfallen auf 10.000 Einwohner
	km				
Deutsches Reich	61.936	62.692	756	11·6	9·7
Österr.-Ungarn	44.820	45.452	632	6·7	8·9
Belgien	8.660	8.775	115	29·7	11·8
Bulgarien	1.945	1.945	—	2·0	4·6
Dänemark	3.771	3.771	—	9·7	11·4
Frankreich	50.232	50.993	761	9·5	13·0
Großbritannien	37.649	37.735	86	12·0	8·3
Griechenland	1.590	1.590	—	2·4	6·0
Italien	17.228	13.787	159	6·1	5·6
Luxemburg	519	519	—	19·9	21·0
Niederlande	3.194	3.255	61	9·8	5·6
Norwegen	3.092	3.092	—	1·0	13·2
Portugal	2.983	2.983	—	3·2	5·5
Rumänien	3.607	3.665	58	2·8	5·3
Rußland	61.078	61.861	783	1·1	3·3
Schweden	14.095	14.330	235	3·2	26·2
Schweiz	4.781	4.892	111	11·8	13·7
Serbien	936	936	—	1·9	3·3
Spanien	15.097	15.337	240	3·1	8·2
Türkei	1.557	1.603	46	0·9	2·6
Malta, Jersey u. Man	110	110	—	10·0	3·0
Summe und Durchschnitt	338.880	342.923	4043	3·5	7·8

Die vorstehenden Ziffern geben für jeden Staat die Längen der auf seinem Gebiete gelegenen Eisenbahnen einschließlich der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen an.

Die Eisenbahnen des Deutschen Reiches verteilen sich auf die Bundesstaaten wie folgt:

	1912	1913	Zunahme im Jahre 1912
	km		
Baden	2.258	2.265	7 *km*
Bayern	8.232	8.344	112
Preußen	38.054	28.664	610
Reichslande	2.121	2.121	—
Sachsen	3.188	3.188	—
Württemberg	2.177	2.187	10
Übrige deutsche Staaten	5.906	5.923	17
Zusammen	61.936	62.692	756

Von den Eisenbahnen Österreich-Ungarns entfallen auf:

	1912	1913	Zunahme im Jahre 1912
	km		
Österreich	22.992	22.933	146 *km*
Ungarn	20.978	21.464	486
Bosnien-Herzegowina	1.055	1.055	—
Zusammen	44.820	45.452	632

Digitized by Google

Die Eisenbahnen Großbritanniens und Irlands verteilen sich auf:

	1912	1913	Zunahme im Jahre 1912
		km	
England	25.992	26.078	86 *km*
Schottland	6.185	6.185	—
Irland	5.472	5.472	—
Zusammen .	37.649	37.735	86

Im russischen Reiche kommen auf

	1912	1913	Zunahme im Jahre 1912
		km	
Rußland	57.401	58.139	738 *km*
Finnland	3.677	3.722	45
Zusammen .	61.078	61.861	783

Von den französischen Eisenbahnen, die eine Zunahme von 761 *km* aufweisen, entfallen 40.732 *km* auf Linien von allgemeinem Interesse und 10.261 *km* auf Bahnen von bloß örtlicher Bedeutung.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß in den 62.692 *km* Eisenbahnen Deutschlands die Kleinbahnen nicht enthalten sind, die am 1. Jänner 1912 eine Gesamtlänge von 10.100 *km* hatten. Dagegen sind in der für Belgien angegebenen Kilometerzahl die Vizinalbahnen inbegriffen. A. E.

LITERATUR.

Österreichisches Kursbuch. Die zweite Kriegsausgabe (Februar 1915) dieses wichtigen Nachschlagebuches ist erschienen und trägt einem dringenden Bedürfnis Rechnung, um so mehr als auch die Fahrpläne derjenigen fremden Staaten, mit denen derzeit ein regelmäßiger Zugverkehr besteht, darin Aufnahme fanden.

Das österreichische Fahrplanbuch ist erhältlich in allen Buchhandlungen, Tabaktrafiken, Zeitungsverschleißen usw. und beim Verlage der Waldheim-Eberle-A.-G. in Wien, VII. Andreasgasse 17, gegen Voreinsendung von K 2·20 (einschließlich portofreier Zusendung).

CLUBNACHRICHTEN.

Autorenabend in unserem Club. Am 1. d. M. fand zugunsten des Genesungsheims für kriegsverletzte Eisenbahner in unseren Räumen ein überaus stark besuchter Autorenabend statt, an dem sich die Damen Baronin Carola Buschman, M. F. Gräfin v. Oberndorff, Irma v. Wittek und Baronin Anna Vesque-Bärnklau sowie der Dramaturg des deutschen Volkstheaters Heinrich Glücksmann beteiligten. Alle Vortragenden ernteten für ihre poetischen Schöpfungen reichsten Beifall der Besucher Insbesondere gefielen die zeitgemäßen „Märchen in Feldgrau" der Baronin Buschmann und mehrere überaus wirkungsvoll vorgetragene Gedichte des Fräulein v. Wittek, ferner eine Ballade der Gräfin v. Oberndorff und der Mundartvortrag der Baronin Vesque-Bärnklau. Der Dramaturg Herr Glücksmann hat sich ein besonderes Verdienst um die glänzende Durchführung der reichhaltigen Vortragsordnung erworben. In der Gesellschaft sah man außer dem Clubpräsidenten Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek die Exzellenzen Eisenbahnminister Baron Dr. v. Forster, Handelsminister Dr. v. Schuster-Bonnott und Landtagsabgeordneten Dr. v. Pattai mit Familien, der Unterrichtsminister Dr. v. Hussarek, Frau Geheimrätin Trnka, Exzellenz Gräfin Csaky, Baronin Banhans, Frau Sektionschef Burger, Irma Teirich, Sektionschef Dr. Zehetner und Baron Max Buschman, Ministerialrat Dr. Albert Geutebrück, die Hofräte v. Loehr, v. Mauczka und v. Neblinger mit Gemahlinnen, Hofrat Reiber, Maresch, v. Tschoppund v. Ottenthal, Herrschaftsbesitzer Dr. Weiß v. Teßbach samt Familie, Generaldirektor v. Neupauru. v. a.

Dem Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner, der hochsinnigen Schöpfung Sr. Exzellenz des Eisenbahnministers Baron Forster und dessen Gemahlin fließt dank des zahlreichen Besuches des schönen Abends und der namhaften Überzahlungen und Spenden ein ausgiebiger Barbetrag zu.

Bericht über die Clubversammlung am 2. März 1915. Der Präsident Dr. Ritter v. Wittek eröffnete die überaus zahlreich besuchte Versammlung mit einer Begrüßung der Clubmitglieder und Gäste und erstattete sodann folgende geschäftliche Mitteilungen:

„Unser Exkursionskomitee veranstaltet an jedem regenfreien Sonntag einen Vormittags-Spaziergang in den Wienerwald. Der nächste Ausflug führt auf den Hermannskogel. Die Zusammenkunft findet Sonntag, den 7. März um 9 Uhr vormittag bei der Endstation der elektrischen Straßenbahn in Grinzing (Linie 38) statt, von wo aus der Marsch unter Führung eines Komiteemitgliedes angetreten wird. Die Rückkunft erfolgt nach einem kurzen Frühstück auf dem Hermannskogel in der Mittagsstunde, so daß die Teilnehmer das Mittagessen wieder zu Hause einnehmen können. Die Clubmitglieder und deren Gäste — Damen und Herren — werden eingeladen, sich an diesen Ausflügen zahlreich zu beteiligen.

Samstag, den 6. März um halb 8 Uhr abends findet im großen Musikvereinssaale unter dem Ehrenpräsidium Ihrer Exzellenz der Frau Mariane Baronin Forster ein Wohltätigkeitskonzert statt, dessen Reinerträgnis Kriegsfürsorgezwecken zufließt, und zwar ein Teil desselben zugunsten Bediensteter der k. k. österr. Staatsbahnen. Hervorragende Künstler werden bei diesem Konzerte mitwirken. Unsere Clubmitglieder und deren Familien werden zum Besuche eingeladen; es sind — allerdings nur mehr wenige — Eintrittskarten im Stadtbüro der k. k. österr. Staatsbahnen, I. Kärntnerring 7, erhältlich.

Ich verweise auf die Mitteilung in Nr. 5 unserer Clubzeitung vom 1. März, wonach die bisher in Verwendung gestandenen Drucksorten für Freifahrtscheine, Anweisungen zur Fahrt zu ermäßigtem Preise und zur Fahrt zum Personal-(Regie-)Preise mit dem 28. Februar l. J. außer Geltung getreten sind. Derlei Anweisungen, deren dreimonatige Gültigkeit über den 28. Februar hinausreicht, müssen sohin umgeschrieben werden. Ich mache hierauf besonders aufmerksam, nachdem von nun ab Reisende mit ungültig gewordenen Fahrscheinen nach den Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements § 16 behandelt werden.

Dienstag, den 16. März wird in diesem Saale Herr Universitätsdozent k. k. Professor Dr. Fritz Machatschek einen Vortrag mit Lichtbildern über „Reiseeindrücke aus Russisch-Turkestan", am 30. März Herr Staatsbahnrat Ingenieur Rudolf Schanzer einen Vortrag über „Zeitgemäße und zeitlose Dichtungen" halten.

Die Clubversammlungen und Vorträge beginnen um halb 7 Uhr abends, zu denen auch von Clubmitgliedern eingeführte Gäste geladen sind. Nach den Vorträgen findet in unseren Clubräumen ein gemeinsames Abendessen statt; Anmeldungen bis 7 Uhr abends durch Einzeichnung im aufliegenden Bogen.

Heute haben wir wieder das besondere Vergnügen, Herrn Abteilungsvorstand des österr. Lloyd, Erwin Edlen v. Paska, den bewährten Freund unseres Club, der uns schon manchen Abend durch seine meisterhaften Vorträge überaus genußreich gestaltete, am Vortragstische begrüßen zu können. Wir sehen seinem aktuellen Vortrage über „Tauchboote und Unterseeboote" mit dem regsten Interesse entgegen, das sich schon durch den erfreulicherweise so zahlreichen Besuch lebhaft äußert."

Nach Schluß der geschäftlichen Mitteilungen hielt Herr v. Paska in gewohnter vollendeter Form einen sehr lehrreichen und mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag über die genannten Unterseewaffen, den er durch zahlreiche gelungene Lichtbilder erläuterte.

Nach einer Darstellung der geschichtlichen Entwicklung dieser Waffen besprach der Vortragende eingehend ihren heutigen Stand bei den verschiedenen Großstaaten und erklärte schließlich an der Hand von Zeichnungen und Plänen alle Einzelheiten der Tauch- und Unterseeboote sowohl in ihrer Lage ober dem Wasser und unter diesem als auch in der Kampfstellung. Die deutschen und österreichischen Boote fanden hiebei begreiflicherweise ganz besondere Berücksichtigung.

Der Präsident dankte Herrn Abteilungsvorstand v. Paska nach Schluß des Vortrages in verbindlichster Weise für seine hochinteressanten Ausführungen und schloß sodann die Versammlung.

Begünstigung.

Das Bürgermeisteramt Franzensbad teilt mit, daß heuer keine Anweisungen auf Bäderermäßigung versendet werden können; über Bäder- und Taxebegünstigungen wird von Fall zu Fall bei persönlicher Vorsprache im Bürgermeisteramte entschieden werden.

Das Benefizienkomitee.

Digitized by Google

Der Inhaber des österreichischen Patentes **Nr. 43.005**, betreffend:

„Schaltungseinrichtung für elektrische Zugsbeleuchtungsanlagen"

wünscht behufs Ausübung des Patentes mit österreichischen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Derselbe ist geneigt, das Patent zu verkaufen, Lizenzen zu erteilen oder andere Vorschläge zur Ausführung des in Frage stehenden Patentes entgegenzunehmen.

Diesbezügliche Anträge erbeten unter: **„Ing. V. M."** an die Administration des Blattes.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

JOHANN N. VERNAY

DRUCKEREI- UND VERLAGS-AKTIENGESELLSCHAFT

WIEN, IX. CANISIUSGASSE 8—10

Buch- und Akzidenzdruckerei, Lithographie, Schriftgießerei u. Stereotypie, Setzmaschinen, Rotationsmaschinen empfiehlt sich zur Herstellung aller typographischen und lithographischen Druckarbeiten

Werkdruck, Illustrationsdruck

Kataloge, Preislisten, Werke, Zeitungen, Tagesblätter, Briefpapiere, Rechnungen, Reklamekarten, Plakate, Mehrfarbendruck, Vignetten, Ziehungslisten, Reklamedrucksachen

Spezielle Einrichtungen bestehen für den Druck von WERTPAPIEREN, AKTIEN, COUPONBOGEN, POLIZZEN, OBLIGATIONEN

Größte Leistungsfähigkeit!

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — **Lagerplätze** in Wien am Nord-, und Ostbahnhof. — **Filialen** in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußisch-Saale kohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohles sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 21113

INSERATENPREISE NIEDRIG

ZEITSCHRIFT FÜR BETONBAU

CONSTRUCTIONS EN BETON
CONCRETE CONSTRUCTIONS

INTERNATIONALES ORGAN FÜR ZEMENT, BETON UND EISENBETON
HERAUSGEGEBEN VON
DR. ING. P. SALIGER
OO. PROF. AN DER TECHNISCHEN HOCHSCHULE IN WIEN

VERWALTUNG: WIEN, IX./4, CANISIUSGASSE 10

PROBEHEFTE KOSTENFREI

BEZUGSPREIS K 12.–, MK. 12.–, FRCS. 15.— JÄHRLICH
VORZÜGLICHES INSERTIONSORGAN

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 **Telephon 13530**

Schnelldreh-Revolverstahl No 5/0

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr erhält

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Die Inhaberin des österr. Patentes **Nr. 61.065** vom 15. April 1913, betreffend:

„Vorrichtung zum Betätigen von Eisenbahnwagenkupplungen von den Seiten der Wagen aus"

wünscht behufs Fabrikation des patentierten Gegenstandes mit österreichischen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Dieselbe ist gerne bereit, das Patent zu verkaufen sowie Lizenzen zu erteilen oder andere Vorschläge zur Ausführung des Gegenstandes des in Frage stehenden Patentes entgegenzunehmen. Gefl. Anträge unter **„H. B. 329"** befördert die Annoncen-Expedition **R. Messe**, Wien, I. Seilerstätte 2

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 760

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.491, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,670.507, Anzahl der Mitglieder: 157.844.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftausströmer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftausströmer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftzugrahmen. — Bremsen-Regulatorvorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvermerkung** zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 7. Wien, den 1. April 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen. — Vereinfachung des Vorganges bei Verkehrsteilungen im Güterverkehre. Von Emil Rank. (Schluß.) — Krieg und Wirtschaftspolitik. Von Karl Přibram. (Schluß.) — Chronik: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Personalnachricht. Grundstücke der k. k. Staatsbahnen für Anbauzwecke. Verkehrsentwicklung der österreichischen Staatsbahnen. Elektrische Abrufapparate in den Wartesälen der Bahnhöfe. — Literatur: Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Sven Hedins „Ein Volk in Waffen." Artarias Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn. — Clubnachrichten. Inserate:

Clubanzeigen.

Bis Ende April jeden Donnerstag „5 Uhr-Tee im Clublokale". Kein Eintrittsgeld. Kein Zwang eine Jause zu nehmen.

Samstag den 10. April, 1/2 8 Uhr abends, findet in unserem Saale ein

Vortragsabend

statt.

Mitwirkende: k. u. k. Hofburgschauspielerin Frau Albach-Retty, k. u. k. Hofopernsängerin Fräulein Paula Windheuser.

Gesamtertrag zu Gunsten des Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner.

Sitzkarten zu 3 und 2 Kronen (für Clubmitglieder und deren Angehörige zu 1 Krone) im Clubsekretariate.

Vorträge im Monate April.

Dienstag den 13. April: Ingenieur H. Robertson über: „Indien" mit Lichtbildern.

Der Vortrag findet im Vortragssaale des Club statt und beginnt 1/2 7 Uhr abends.

Eingeführte Gäste willkommen; Gastkarten im Clubsekretariate.

Nach den Vorträgen gemeinsames Abendessen im Clublokale.

Während der Vorträge — sowohl an den Vortragsabenden als auch bei den 5 Uhr-Teeabenden — bleiben die Saaltüren geschlossen, das Auftragen von Speisen ist nicht gestattet.

* * *

Jeden Sonntag (wenn regenfrei) Vormittagsausflug in den Wienerwald. Auskunft im Clubsekretariat.

Bitte um Stoffabfälle.

Über Anregung des k. u. k. Kriegsfürsorgeamtes werden sich unsere Damen bei den Donnerstag 5 Uhr-Teeabenden mit der Herstellung von Pantoffeln für Verwundete beschäftigen. Hiefür sind Reste von Teppichen, Stoffen aller Art, Baumwollgeweben (als Futter), Filz, Leinen, Organtin oder Musselin, ferner 2 *cm* breite Bänder zum Einfassen, weiter Nähnadeln (Nr. 4 und 5), Stecknadeln, schwarzer und weißer Zwirn sowie Fingerhüte und Scheren nötig. Unsere Hausfrauen, deren jede über einiges des oben Angeführten verfügt, werden gebeten, es im Clubsekretariate abzugeben.

Voranzeige.

Es ist in Aussicht genommen, die kommende Herbstsaison in unserem Club mit einer kleinen Ausstellung „Womit beschäftigen sich unsere Clubmitglieder und deren Angehörige in ihren Mussestunden?" zu eröffnen. Fast alle Herren und namentlich die Damen verfügen über einige Fertigkeiten — malen, photographieren, laubsägen, sticken, stricken, Teppiche knüpfen, Kleineisenarbeiten, gravieren, modellieren usw. usw. — die schenswert sind. Solche Arbeiten bilden zumeist die Beschäftigung während der Sommerferien, und es werden daher die Herren und Damen eingeladen, heuer hiefür besonders tätig zu sein. Die ausgestellten Arbeiten sollen entweder unverkäuflich oder Spenden sein. Letztere sollen am Schlusse der Ausstellung meistbietend veräußert werden. Der gesammte Ertrag dieser Ausstellung soll Wohlfahrtszwecken für Eisenbahnbedienstete zugeführt werden. Anmeldungen bis Ende August l. J. im Clubsekretariate.

Dieser Blattfolge liegt ein Beiblatt, enthaltend die bei dem Autorenabende am 1. März 1915 vorgetragenen Dichtungen, bei.

Vereinfachung des Vorganges bei Verkehrsteilungen im Güterverkehre.

Von **Emil Rank.**

(Schluß zu Nr. 4.)

C. Feststellung der Anteile (Prozente) am Verkehr, welche jedem der zugelassenen Wege zuzuweisen sind.

Wie die Ausführungen unter *A* ergeben, muß jeder Vorschlag, welcher dahin zielt, bei der Vornahme von Verkehrsteilungen ein vereinfachtes Verfahren zu erzielen, mindestens folgende Momente in genügender Weise berücksichtigen:

1. Die Länge der Strecke, mit welcher eine Eisenbahn in den Wettbewerb treten kann,

2. die Länge der angemeldeten Wege,

3. die Anzahl der Bahnen, welche an den einzelnen Wegen beteiligt sind,

4. den Umstand, daß eine Eisenbahn, welche den Verkehr auf dem einen Wege mit einer längeren Strecke bedienen kann, ihn aber auf einem anderen Wege abgeben soll, an dem sie mit einer kürzeren Strecke beteiligt ist, die Tarifkraft des letzteren Weges ungünstig beeinflußt.

Sollten bei einer Bahn besonders ungünstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse vorliegen, welche die Tarifkraft meßbar verringern, dann könnten auch die Verhältnisse Berücksichtigung finden.

Die übrigen Umstände, wie die Fähigkeit, den Verkehr anstandslos bedienen zu können, sind schon bei der Auswahl der Wege (vgl. unter *B*) berücksichtigt worden. Es ist aber natürlich nicht ausgeschlossen, Umstände nebensächlicher Art zu berücksichtigen, deren bisher nicht Erwähnung getan wurde.

Nun ist es wohl für jeden Kenner der Verhältnisse ganz klar, daß sich der Einfluß und damit auch der wirkliche Mehrwert, welchen die günstigere Lage einer Bahnstrecke oder eines Weges hat, nie haarscharf wird berechnen lassen. Dieser Wert kann nur ungefähr geschätzt werden. In der Tat muß dies ja auch bei jeder einzelnen Verkehrsteilungsverhandlung besonders geschehen. Es ist aber nicht zu verkennen, daß der Wert dieser Umstände bei gleichen Entfernungs- und sonstigen Verhältnissen im großen ganzen

Digitized by Google

der gleiche ist. Wenn nun aber schon bei Feststellung des Wertes dieser Umstände zur Schätzung gegriffen werden muß, dann ist nicht einzusehen, warum es nicht möglich sein sollte, diese Schätzung für Zwecke der Verkehrsteilung statt von Fall zu Fall, ein für allemal vorzunehmen und in festen Verhältnisziffern zum Ausdruck zu bringen.

Hierauf stützt sich nun der Vorschlag, welcher im Folgenden gemacht werden soll. Vor Ausführung desselben möge aber noch folgende Bemerkung Platz finden.

Es ist bereits versucht worden, den Verkehrsteil, welcher jedem der anspruchsberechtigten Wege zuzuweisen ist, in folgender Weise auf rein rechnerischem Wege zu ermitteln. Es wurde die Gesamtsumme der aneinander gestoßenen Klassengut-Lokalfrachtsätze über jeden der angemeldeten Wege ermittelt und von den niedrigsten Frachtsatzsummen die Eigenkosten jedes Weges, welche nach festen kilometrischen Einheitssätzen ermittelt wurden, abgezogen. Die Summe der verbleibenden Restbeträge wurde nun als Ausdruck der Tarifkraft angesehen und es sollte der Verkehr nach Verhältnis dieser Summen auf die einzelnen Wege verteilt werden.

Abgesehen von dem Umstande, daß bei diesem Vorgange nur ein Teil der bestehenden Frachtsätze berücksichtigt werden kann, wird bei demselben unter Umständen Frachtsätzen ein entscheidender Einfluß gewährt, welche vielleicht nie zur Anwendung kommen. Außerdem ist dieser Vorgang außerordentlich zeitraubend und läßt einige wichtige Umstände, wie zum Beispiel den Widerstand einer Bahn, welche den Verkehr auf einer kürzeren Strecke abgeben soll, ganz außer Betracht, kann daher schon deshalb ernstlich nicht in Frage kommen.

Der neue Vorschlag geht nun dahin, aus jeder Verkehrsgruppe eine passende Stationsverbindung auszuwählen und für diese die kilometrischen Längen (Tarifkilometer nach Abzug der darin etwa enthaltenen Zuschläge für Steigungen u. dgl.) derart festzustellen, daß bei jeder tarifarisch selbständigen Strecke ein Abzug gemacht wird, welcher mit der Länge der Strecke zunimmt und ein für allemal zu vereinbaren und in Hundertteilen zum Ausdruck zu bringen ist. Wie sich später zeigen wird, zielt dieser Vorgang dahin, jenen Bahnen, welche über längere Strecken verfügen und jenen Wegen, welche weniger Bahngebiete durchziehen, einen in den tatsächlichen Verhältnissen begründeten Vorteil zuzuführen.

Ein weiterer hundertteiliger Abschlag von den wirklichen kilometrischen Längen würde bei jenen Bahnen zu erfolgen haben, welche den Verkehr auf einer längeren Strecke bedienen können, ihn aber auf einer kürzeren Strecke abgeben sollen. Dieser Abzug, welcher ebenfalls in Prozenten zum Ausdruck zu bringen ist, würde von den Kilometern der längeren Strecke dieser Bahn zu machen sein. Er müßte um so größer sein, je kürzer die abgebende Strecke gegenüber der längeren ist.

In ähnlicher Weise könnte auch die Berücksichtigung anderer Momente erfolgen, welche etwa noch Beachtung finden sollen.

Die Summe der so geregelten kilometrischen Längen würden für jeden Weg Kartellkilometer ergeben, welche für die Teilung des Verkehres maßgebend zu sein hätten. Diese Teilung wäre derart vorzunehmen, daß die 100% des Gesamtverkehres nach Verhältnis der Kartellkilometer der einzelnen Wege aufgeteilt werden. Der sich danach ergebende höchste Prozentsatz wäre dann jenem Wege zuzuteilen, welcher die niedrigste Zahl von Kartellkilometer aufweist, der nächst hohe jenem, welcher die nächstniedrige Zahl von Kartellkilometer hat usw.

Wenn also für ein bestimmtes Verkehrsgebiet die angeführten Verhältnisziffern (Wertziffern) einmal vereinbart sind, dann wird für die Zeit der Gültigkeit dieser Vereinbarung die Lösung der Frage, welcher Verkehrsteil jedem Wege zuzuteilen ist, auf rechnerischem Wege rasch erfolgen können.

Ein Beispiel möge näher erläutern, wie die Durchführung des Vorschlages gedacht ist. Dabei ist aber zu beachten, daß die angeführten Verhältnisziffern — welche ja erst zu vereinbaren sind — nicht etwa als fester Bestandteil des Vorschlages betrachtet werden dürfen. Sie sind nur angenommen, um das Beispiel ziffermäßig durchführen zu können.

Es sei angenommen, eine Gruppe von Eisenbahnen habe vereinbart, die Güterverkehrsteilung innerhalb ihrer nur von Hauptbahnen bedienten Gebietes nach folgenden Grundsätzen vorzunehmen:

1. Die Verkehrsteilung erfolgt für jede Verkehrsgruppe besonders.

In Orten mit räumlich getrennten Güterbahnhöfen ist jeder Bahnhof als besondere Verkehrsgruppe anzusehen, es sei denn, daß ein Bahnhof nur über einen der vorgelegenen Bahnhöfe erreicht werden kann, in welchem Falle er in die Verkehrsgruppe des letzteren gehört.

2. Jede Eisenbahn kann zur Teilnahme am Verkehre jeder Verkehrsgruppe nur einen ihrer Wege anmelden

3. Für jede Verkehrsgruppe sind innerhalb des eigentlichen Kartellgebietes, welches sich ergibt, wenn alle Strecken abgezogen werden, welche an allen angemeldeten Wegen mit 100% am Verkehre beteiligt sind, über jeden der angemeldeten Wege Kartellkilometer zusammenzustellen, welche sich auf Grund der Tarifkilometer nach Abzug etwa darin enthaltener Zuschläge für Steigungen u. dgl. und der unter Ziffer 4 erwähnten Verkürzungen ergeben.

4. Die Kartellkilometer sind durch Abzüge von den Tarifkilometern (ohne Zuschläge) jeder Strecke, welche mit selbständigem Tarifierungsrecht ausgerüstet ist, zu ermitteln. Diese Abzüge sind nach den folgenden Tabellen *A* und *B* zu bemessen.

Digitized by Google

Tabelle *A*.

Bei einer kürzesten Gesamtentfernung der Kartellstrecke in Tarifkilometern (ohne Zuschläge) von Kilometern	und bei Streckenlängen mit selbständigem Tarifierungsrecht von						
	0 bis 50	51 bis 100	101 bis 250	251 bis 400	401 bis 600	601 bis 900	über 900
	Kilometern						
	sind von den Tarifkilometern (ohne Zuschläge) folgende Hundertteile abzuziehen						
1— 200	5%	10%	15%	—	—	—	—
201— 350	3%	6%	10%	20%	—	—	—
351— 550	—	4%	6%	15%	—	—	—
551— 800	—	2%	3%	10%	30%	40%	—
801—1100	—	—	—	5%	20%	30%	40%
über 1100	—	—	—	3%	10%	20%	20%

Kilometerbruchteile von 0·5 und darüber sind auf ganze Kilometer aufzurechnen, Bruchteile unter 0·5 fallen zu lassen.

Tabelle *B*.

Wenn eine Bahn den Verkehr auf einer längeren Strecke bedienen kann, ihn aber auf einer kürzeren abgeben muß und die kürzere Strecke beträgt in Hundertteilen der längeren	Dann sind folgende Prozente der Kilometer der kürzeren Strecke des Kartellgebietes von den Kilometern der längeren Strecke dieser Bahn abzuziehen
0 bis 10%	200%
11 „ 20%	150%
21 „ 30%	80%
31 „ 40%	35%
41 „ 50%	20%
51 „ 60%	15%
61 „ 70%	10%
71 „ 80%	6%
81 „ 90%	4%
über 90%	—

Dabei sind Bruchteile von 0·5 *km* und darüber auf ganze Kilometer aufzurunden, Bruchteile unter 0·5 *km* fallen zu lassen.

Reicht die Strecke einer Bahn, für welche Abzüge nach Tabelle *B* zu machen sind, über die Kartellstrecke hinaus, dann ist für die Ermittlung der Prozentziffer des Abzuges nebst der eigentlichen Kartellstrecke die Hälfte der Kilometerlänge der längsten Strecke, welche über die Kartellstrecke hinausreicht, zugrunde zu legen.

5. Die Teilnahme am Verkehre ist nur jenen Wagen gestattet, deren tarifkilometrische Längen (ohne Zuschläge) innerhalb der Kartellstrecke nicht mehr als 20% größer sind, als jene des angemeldeten kürzesten Weges.

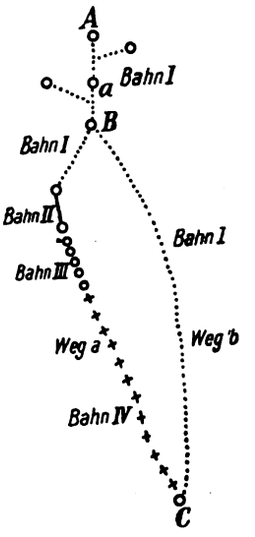
6. Die Verteilung des Verkehres erfolgt nach Prozenten derart, daß der Gesamtverkehr gleich 100% gesetzt, diese 100% durch die Summe der Kartellkilometer aller zum Verkehre zugelassenen Wege geteilt und der erhaltene Einheitssatz mit den Kartellkilometern jedes zugelassenen Weges multipliziert wird. Die sich daraus ergebende größte Quote ist jenem Wege zuzuteilen, welcher die geringste Länge in Kartellkilometern aufweist, die nächstkleinere jenem, welcher die nächstgeringere Länge in Kartellkilometern hat usw.

Beispiel.

Zu teilen ist der Verkehr des Gebietes *A*, *B* der Bahn I mit *C*. Die Kartellstrecke ist *C*, *B*. Die Hälfte der längsten neutralen Strecke der Bahn I sei $\alpha B = 100\ km$.

	Tarifkilometer (ohne Zuschlag für Steigungen) der Kartellstrecke *B*, *C*	Quotenermittlung Abzug				Verbliebene Kartellkilometer
		nach Tabelle *A* Prozent	= Kilometer	nach Tabelle *B* Prozent der Länge der kürzeren Strecke des Weges *a*	= Kilometer	
Weg *a*:						
Bahn I	180	—	—	—	—	180
„ II	100	—	—	—	—	100
„ III	120	—	—	—	—	120
„ IV	490	20	98	—	—	392
Summe .	890					792
Weg *b*:						
Bahn I	850	30	255	80	144	451
Summe der Kartellkilometer .						1243

100% : 1243 *km* = 0·0805 × 792 *km* = 64% für den Weg *b*
= 0·0805 × 451 „ = 36% „ „ „ *a*



Es ist selbstverständlich, daß die Annahme dieses Vorschlages keineswegs hindert, Vereinfachungen der Verkehrsteilung, wie zum Beispiel die gebietsweise gänzliche Überlassung des Verkehres an einzelne Wege dort durchzuführen, wo dies als zweckmäßig angesehen wird.

Digitized by Google

Krieg und Wirtschaftspolitik.

Von **Karl Pfibram.**

(Schluß zu Nr. 6.)

In erster Linie wirkte der große Bedarf der Heeresverwaltung befruchtend und produktionsfördernd. Die Industrie machte in erstaunlich kurzer Zeit einen intensiven Prozeß des Produktionswechsels durch: wer irgend konnte, erzeugte Artikel für den Heeresbedarf, die Lederindustrie wurde versorgt durch die Herstellung von Taschen und Riemen, die Textilindustrie durch die Fabrikation von Militärtuchen, die Konfektionsindustrie durch die Verfertigung von Militärkleidern, Rucksäcken, die Metallindustrie durch die Erzeugung von Waffen, Geschossen, Militärfahrzeugen, Kochgeschirren usw. Ja es kam sogar vor, daß Papierfabriken zur Erzeugung von Patronen übergingen. Die offizielle Erklärung einer Reihe von Privatbetrieben als „staatlich geschützte Unternehmungen" bringt diese Tatsache der Produktion für den staatlichen Bedarf sinnenfällig zum Ausdruck. In ähnlicher Richtung bewegte sich der Bedarf der Privatwirtschaften; mit ihm veränderte sich das Bild unserer Kaufläden: Artikel für den Kriegsbedarf treten überall in die erste Reihe. Die Ausrüstungsgeschäfte zogen vor allem den reichsten Gewinn aus diesem Bedarfswandel; und vielfach erschienen unter patriotischer Flagge die wohlbekannten Artikel unseres täglichen Bedarfes — kleine Abzeichen und Schmuckgegenstände, Zigarettendosen, Bleistifte, Briefpapier, aber auch Blusenstoffe, Federn und Kunstblumen, so daß wir von einer förmlichen Kriegsmode sprechen können.

Vom Staate ging nach allen Richtungen hin der belebende Geldstrom aus, seine Interessen sind es, die in einer zu Friedenszeiten unbekannten Intensität die Produktion und den Absatz der Güter bestimmen, und darin zeigt sich, weit mehr noch als in den Maßnahmen der Wirtschaftspolitik selbst, der Ansatz zu einer Entwicklung, die weit über den Krieg hinaus wirkend die zukünftige Gestaltung unseres Wirtschaftslebens bestimmen dürfte.

Verweilen wir noch einen Augenblick bei den Änderungen, welche die Kriegszeit in unserem Wirtschaftsleben unmittelbar verursacht hat, so können wir nach drei Richtungen eine starke Verschiebung der wirtschaftlichen Kräfte beobachten. Es werden in erster Linie Güter hergestellt, die für den unmittelbaren Gebrauch, nicht zur Erzeugung neuer Güter bestimmt sind, also nicht den Charakter von Produktionsmitteln, sondern von Konsumgütern haben. Es werden keine neuen Maschinen, Fabriken, Werkzeuge geschaffen, die erst in späteren Wirtschaftsperioden ihre produktive Kraft äußern; unser Eisen, unser Kupfer, unser Holz verwandelt sich in Produkte, die unmittelbar verbraucht werden. Und so weit geht diese Vernachlässigung des Prozesses der Kapitalisierung, daß selbst die Landleute, statt das Vieh zur Aufzucht zu verwenden, es unmittelbar dem Genusse zuführen; der Verkauf von Kälbern und sogar von trächtigen Kühen zu Schlachtungszwecken mußte verboten werden, um die bedrohliche Schädigung des künftigen Viehbestandes zu verhindern. Die Volkswirtschaft verzehrt ihre Güter, statt sie in Produktionsmittel, in Kapital zu verwandeln. Bei langer Dauer des Krieges kann diese Erscheinung von bedenklichen Folgen für die künftige Entwicklung werden — das war die stille Hoffnung Englands, als es von einem jahrelangen Kampfe gegen Deutschland sprach, das ist die Bedeutung jenes vielgenannten Wortes von Lloyd-George, daß Deutschland die erste Milliarde ebenso leicht aufbringen werde wie England, daß es aber auf die letzte ankomme.

Die Ungewißheit der künftigen Ereignisse hemmt auch die Erzeugung der einem langsamen Verbrauche unterliegenden Genußgüter. Das ist die vornehmliche Ursache des Stockens der städtischen Bautätigkeit. Wer wird heute ein Wohnhaus bauen oder kaufen, da er nicht weiß, wie sich die Nachfrage nach Wohnungen und die Mietzinse in der Zukunft gestalten werden? Der Absatz der Ziegel spricht hier deutlich genug: Im Juni hatte der Ziegelabsatz des Wiener Kartelles die Absatzziffer des gleichen Monats im Vorjahre um das Doppelte, im Juli um mehr als ein Drittel übertroffen; in den Monaten August bis Oktober wurde kaum die Hälfte der bescheidenen Absatzziffern des Vorjahres erreicht.

Die zweite Tatsache, die sich der Betrachtung aufdrängt, ist die Unterbindung des Verkehrs mit dem Auslande. Deutschland und Österreich-Ungarn, die vom Weltverkehr fast völlig abgeschnitten sind, können auf eine Zufuhr von außen ebensowenig rechnen wie auf einen Absatz ihrer Produkte nach auswärts; sie sind zu geschlossenen Wirtschaftsgebieten geworden, die aus eigener Kraft den Bedarf ihrer Bevölkerung wie ihren Bedarf an Kriegsmaterialien decken müssen. In den gewaltig gesunkenen Ziffern der Statistik des Außenhandels tritt diese Tatsache deutlich in Erscheinung. Alle für den Export arbeitenden Industriezweige — unsere Glasfabrikation und Handschuherzeugung, aber auch die Zuckerindustrie sind durch diese Lähmung des Exportes aufs schwerste getroffen. Und es bleibt eine offene, bange Frage, ob Deutschland und Österreich auf die Dauer mit dem vorhandenen Vorrate an unentbehrlichen, im Wege des Importes bezogenen Rohprodukten — vor allem Kupfer, Baum- und Schafwolle — das Auslangen finden können. Das Interesse Englands, das die Politik des „wirtschaftlichen Aushungerns" zu verfolgen gedachte, an einer möglichst langen Dauer des Krieges wird auch aus diesen Erwägungen heraus sehr begreiflich; die Verhängung des Kriegszustandes über die britischen Gewässer durch Deutschland ist der Versuch, das vereinigte Königreich mit den gleichen Waffen zu schlagen.

Als dritte scharf hervortretende Eigentümlichkeit unseres Wirtschaftslebens in der Kriegszeit heben wir die Änderungen in der Verteilung des Einkommens auf die einzelnen Bevölkerungsklassen hervor. Das in Geld ausgedrückte Einkommen — und das Geld stellt ja nur einen Anspruch auf Erlangung von Gütern vor — strömt jetzt vor allem in zwei Kanäle: in die Landwirtschaft, deren Produkte unentbehrlich sind, und eine ungekannte Preissteigerung erfahren, weil keine nennenswerte Konkurrenz ausländischen Getreides und Fleisches möglich ist; dann in jene Industriezweige, die in erster Reihe für den Heeresbedarf arbeiten. Der normale Kreislauf des Wirtschaftslebens wird dadurch zum Teil gestört, weil jene Kreise der städtischen Bevölkerung, die an diesem Goldregen nicht teil haben, ihren Verbrauch einschränken müssen und der Bedarf der Heereslieferanten und Landwirte die Lücke nicht auszufüllen vermag. Im geschäftlichen Leben unserer Großstädte ist diese Bedarfsbeschränkung gerade der gewerbetreibenden Bevölkerung deutlich zu spüren; sie wirkt zurück auf die breiten Schichten des Kaufmannsstandes und die Erzeuger aller nicht unentbehrlichen Gebrauchsgegenstände sowie auf die Hausbesitzer. Eine gewisse Milderung erfährt diese Verschiebung in der Verteilung des Einkommens durch die vom Staate den Familien der Einberufenen geleisteten Unterhaltsbeiträge, durch die von den Gemeindeverwaltungen, namentlich jener Wiens, den Arbeitslosen freigebig gewährten Unterstützungen. Aber an der Tatsache einer tiefgehenden Verschiebung des Einkommens wird auch dadurch nichts geändert.

Wenn nun der Staat, wie oben erwähnt, in der Kriegszeit als der alles Wirtschaftsleben beherrschende Konsument der Güter auftritt, wie verschafft er sich die für die Bezahlung dieser Güter erforderlichen Mittel? Denn ein oberstes Prinzip der staatlichen Politik ist es überall, sogar im Feindesland geblieben, daß die Güter der Privatpersonen nur im Wege

Digitized by Google

des Kaufes von ihm erworben werden können. Von unvermeidlichen Ausnahmen abgesehen, bleibt die Ehrfurcht vor dem Privateigentum auch in Kriegszeiten bestehen Der Kriegszustand mit seiner außerordentlichen Steigerung des Staatsbedarfes läßt es von vornherein als ausgeschlossen erscheinen, die Mittel zur Kriegführung auf dem sonst normalen Wege der staatlichen Einnahmenwirtschaft, durch Steuern hereinzubringen. Das einfachste Mittel, zu dem auch unsere Regierung von Anfang an die Zuflucht nehmen mußte, besteht in der Aufnahme von Schulden mit Hilfe der Notenbank, die neue Geldzeichen ausprägt und sie dem Staate zur Verfügung stellt. Allein dieses Hilfsmittel ist deshalb gefährlich, weil es die Menge der zirkulierenden Noten weit über das für die Volkswirtschaft erforderliche normale Maß hinaus erhöht und daher unvermeidlich zu einer Preissteigerung aller Waren führen muß zu einer Entwertung unserer Währung gegenüber dem Weltgelde, dem Golde, die den Ankauf von Rohprodukten im Auslande erschwert. In Kriegszeiten wirkt freilich ein Übermaß an Geld deshalb nicht mit der sonst beobachteten Schärfe, weil die Erschütterung des gegenseitigen Vertrauens viel häufiger als sonst die Barzahlung statt der Kreditierung erzwingt, und daher ein größerer Geldbedarf besteht; in der gleichen Richtung wirkt die Tatsache, daß viele Noten, namentlich von der Landbevölkerung, aus Angst zurückgehalten werden. und viel Geld auch in den Taschen der im Felde stehenden Soldaten bleibt, ohne mit seiner Kaufkraft zur Geltung zu gelangen. Immerhin muß die Gefahr jener Preissteigerung, die infolge der gesteigerten Notenausgabe entsteht, die Regierung veranlassen, sobald als möglich die im Übermaße ausgegebenen Noten wieder aus dem Verkehre zu ziehen und der Notenbank zurückzustellen. Diesen Zweck verfolgt die Kriegsanleihe, eine Operation, die der Reihe nach von allen kriegführenden Staaten durchgeführt wurde, zuerst von jenen, die von vornherein auf das Mittel der Notenvermehrung überhaupt verzichtet hatten und diese Maßnahme gänzlich vermeiden wollten. Ihr Erfolg, der im Deutschen Reiche wie in Österreich-Ungarn, aber auch in England ein glänzender gewesen ist, besteht darin, daß in Gestalt von thesaurierten, aufgespeicherten Noten in Gestalt von Guthaben bei den Kreditinstituten dem Staate alle von der Bevölkerung ersparten Einkommensteile zur Verfügung gestellt werden. Was sonst in den Sparkassen und Pfandbriefanstalten hinterlegt wird und von hier aus durch Gewährung von Hypothekardarlehen den Bau von Häusern und die Verbesserung der landwirtschaftlichen Betriebe ermöglicht, was sonst durch Ankauf von Aktien und Prioritäten, durch Bildung von Bankguthaben der Industrie zufließt und die Schaffung neuer produktiver Anlagen ermöglicht, all das wird jetzt mit einem gewaltigen Atemzuge des Wirtschaftslebens dem Staate gegeben, der es verzinsen und seinerzeit vielleicht auch zurückzahlen soll, während er es ausschließlich zum Ankauf rasch vergänglicher, keine neue Produktion, keine Gütererzeugung bezweckender Bedarfsmittel verwendet. Das ist die einschneidende, auf spätere Jahre hinaus wirkende Folge des Kriegsjahres, daß alles, was die Volkswirtschaft erspart, nur dem Konsum des Staates, nicht der Produktion dient, und gerade diese Tatsache wird in der Kriegsanleihe sinnenfällig zum Ausdruck gebracht. Sie kettet auch mit festen wirtschaftlichen Banden das Interesse all der Tausenden, die freudig dem Staate ihr Kapital geliehen haben, an die Existenz und das Wohl des Vaterlandes. Nicht nur als Auftraggeber und Konsument, auch als Schuldner erlangt der Staat eine beherrschende Stellung im eigenen Wirtschaftsleben seines Gebietes wie nie zuvor.

So können wir denn, mag auch äußerlich die Grundlage unseres Wirtschaftslebens, die Basierung seiner Existenz auf die freie Betätigung der einzelnen Kräfte, unangetastet bleiben, doch deutlich wahrnehmen, wie sich nach allen Richtungen hin durch unzählige, kaum merkbare Fäden der Einfluß des Staates auf all die einzelnen Privatwirtschaften steigert und verschärft. Und dies führt uns zur Beantwortung der zweiten, an die Spitze dieser Betrachtungen gestellte Frage: ob das Verhältnis zwischen Staat und Volkswirtschaft auch in Zukunft so bleiben könne wie es bisher gewesen ist: jene lose Beziehung, die wohl immer mächtigen Privatinteressen den Anspruch auf besonderen Schutz des Staates, auf Maßnahmen zu ihren Gunsten zu verleihen schien, die aber überall dort, wo das Interesse des Staates mit jenem der einzelnen in offenen Konflikt geriet, durch tausend Rücksichten auf das Prinzip wohlerworbener Rechte und die Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung den Staat an einem entschiedenen Eingreifen in die Sphäre des Wirtschaftslebens hinderte.

Betrachten wir diesen Krieg und die mit ihm zusammenhängenden Ereignisse nicht isoliert, wie sie sich dem erschreckten Auge des Zeitgenossen aus der nächsten Nähe darstellen, sondern als Glieder einer jahrhundertelangen Kette weltgeschichtlichen Geschehens, so treten gewisse wirtschaftspolitischen Motive dieses großen Kampfes mit aller Schärfe in Erscheinung. Der gewaltige, seit dem 17. Jahrhundert das ganze politische und wirtschaftliche Leben Englands erfüllende Kampf um die Weltherrschaft zur See und um die Beherrschung des Welthandels ist mit diesem Kriege in eine neue, wohl noch lange nicht die letzte Phase getreten. Die Überwindung der unüberwindlichen Armada Spaniens, der einstigen Kolonialmacht κατ' ἐξοχήν hat den ersten ernsthaften Rivalen Britanniens beseitigt; im Vereine mit Frankreich gelang die Besiegung des zweiten Nebenbuhlers um die Seeherrschaft, Hollands, zu Ende des 17. Jahrhunderts; das 18. ist fast gänzlich von den immer erneuten Kämpfen ausgefüllt, die England mit Frankreich führte, bis mit der Vernichtung der Napoleonischen Welt auch England für immer von seinem gefährlichsten Feinde befreit war. Wie heute, so hat es England auch schon damals vortrefflich verstanden, die fremden Mächte des Kontinents in den Dienst seiner eigenen Interessen zu stellen. So war zu Beginn des 19. Jahrhunderts England in den unbestrittenen Besitz der Seeherrschaft gelangt, die ihm zugleich eine ungeahnte Ausdehnung seines Koloniallandes ermöglichte, die seine Handelsplätze zu den Sitzen des Weltmarktes machte und allen Reichtum nach England strömen ließ. Seine Flottenpolitik, die mit Zähigkeit an dem Grundsatze festhielt, daß Britanniens Seemacht mindestens ebenso stark sein müsse wie die beiden nächstmächtigen Flotten der Erde zusammengenommen, schien ihm auf die Dauer die Beherrschung des Welthandels zu sichern, und mit königlicher Gebärde konnte England das Prinzip des Freihandels proklamieren, denn seine Industrie, sein Handel hatte keine Konkurrenz zu scheuen. Knapp ein Jahrhundert hat dieser Traum einer ewig währenden englischen Weltherrschaft gedauert; da entstand ihm ein ungeahnter Rivale in dem rasch aufblühenden Deutschen Reiche, dessen Einigung zu hindern Englands Staatsmänner in ahnungsloser Unkenntnis der kommenden Entwicklung versäumt hatten. Es galt einzugreifen, ehe Deutschlands wirtschaftliche Macht noch weiter erstarkte. Und so gelang es England, jenes Bündnis zustande zu bringen, das geschickt die gegen Deutschland gerichteten Interessen Rußlands und Frankreichs zum gemeinsamen Kampfe verknüpfte: denn Frankreich hatte niemals an sein verlorenes Lieblingskind, an Elsaß vergessen können, und Rußland strebte, als Exportland von Rohprodukten an die westlichen Meere, das mittelländische und die Ostsee, zu gelangen, und sah sich von Deutschland daran gehindert, das an Österreich-Ungarn einen natürlichen Bundesgenossen fand. Denn für die Existenz Österreichs bedeutet der Sieg des russischen Reiches über Deutschland die schwerste Be-

Digitized by Google

drohung; die unbedingte Preisgabe an die russische Übermacht.

Wir können vielleicht heute schon, obwohl das Ende des großen Krieges noch in einer dunklen Zukunft liegt, die Vermutung wagen, daß der Kampf eine endgültige Lösung der tiefen Interessengegensätze der feindlichen Staaten nicht bringen wird, weil die Verteilung der Kräfte hüben und drüben ziemlich gleichmäßig zu sein scheint und weil vor allem der Kampf um die Herrschaft zur See jetzt wohl überhaupt nicht ausgetragen werden kann. Wohl aufs tiefste erschüttert, aber ungebrochen in ihrer Kraft werden die kämpfenden Mächte auch am Schlusse des Ringens dastehen, der Frieden wird auf wirtschaftlichem Gebiete das Werk des Krieges fortsetzen, den Kampf um die Weltherrschaft mit den Waffen des Geistes, der Technik, des Handels und der Industrie weiterführen. Die Staatsgewalt wird darum das Wirtschaftsleben nicht mehr sich selbst und seinen frei waltenden Kräften ungehemmt überlassen dürfen; wie einst in jenen Zeiten des Merkantilismus, da der Kampf um den Welthandel mit vollem Bewußtsein in den Mittelpunkt aller staatlichen Politik gestellt war, wird alles wirtschaftliche Geschehen wieder den überragenden Interessen des Staates dienstbar gemacht werden müssen.

Es wäre ein Irrtum zu glauben, daß dies eine jähe, plötzliche Umgestaltung unseres Wirtschaftslebens bedeuten würde; seine bisherige Entwicklung hat vielmehr alle Ansätze für das machtvolle, seines Zieles bewußte Eingreifen des Staates schon geschaffen. Die Zeit der wirtschaftlichen Freiheit, der ungehemmten, nur von dem Strome der freien Konkurrenz getriebenen Gütererzeugung ist längst vorüber: in den wichtigsten Produktionszweigen haben mächtige Organisationen der Unternehmer wie der Arbeiter, oft genug zum Schaden der ganzen Volkswirtschaft und des Staates, die freie Konkurrenz seit langem ausgeschaltet; der Staat wird diese organisierten Kräfte seinen Zwecken dienstbar zu machen versuchen, im Kampfe gegen die wirtschaftlichen Nebenbuhler im Feindeslande. Die Sozialpolitik, die schon seit mehr als zwei Jahrzehnten vor starken Eingriffen in die Privatwirtschaft im Interesse der arbeitenden Klassen nicht zurückscheute, und in den letzten Jahren sogar in dem freiheitsliebenden England zu vielbewunderten Werken sozialer Gesetzgebung führte, wird in verstärktem Maße ihre Segnungen entfalten, im bewußten Interesse des Staates, der seine beste Stütze in einer kräftigen, ihrer Existenz sicheren, gegen die wirtschaftliche Übermacht des Unternehmers geschützten Arbeiterschaft findet, die auch durch tiefgreifende materielle Interessen an das Wohl und Wehe des Staates geknüpft ist. Die Handelspolitik, die schon seit den Neunzigerjahren deutlich das Gepräge des Kampfes trug, wird mehr als je die inländische Industrie gegen die feindliche zu schützen bestrebt sein, mit allen Mitteln den Absatz der heimischen Produkte auf fremden Märkten zu fördern suchen. Die Wirtschaftspolitik wird nicht mehr gleichgültig dem Wandern des eigenen Kapitales ins feindliche Ausland zusehen dürfen; nur allzu deutlich hat die Verflechtung der Interessen des französischen Kapitales in die Machtpolitik Rußlands gezeigt, daß diese wirtschaftliche Verknüpfung auch den Keim zu einer sonst vielleicht vermeidbaren kriegerischen Allianz in sich birgt. Österreich-Ungarn und das Deutsche Reich, immer von neuem von den Gefahren einer wirtschaftlichen Absperrung bedroht, werden bestrebt sein müssen, dem Ideale des geschlossenen Handelsstaates, das ihnen wider Willen aufgedrängt wurde, in ihrer praktischen Politik nach Möglichkeit insoferne gerecht zu werden, als sie in ihrem Innern dauernd jene Kräfte entwickeln, die ihnen die erforderliche Versorgung des Inlandsmarktes mit allen notwendigen, unentbehrlichen Bedarfsmitteln auch für den Fall eines neuerlichen Krieges sichern.

So können wir vielleicht heute schon mit ziemlicher Gewißheit vorhersagen, daß der Traum der vollen wirtschaftlichen Freiheit in diesem Kriege zu Grabe getragen wird; daß Außenpolitik und Wirtschaftspolitik fortab wieder unauflöslich miteinander verkettet sein werden, daß daher das ganze Wirtschaftsleben das Gepräge eines großen, seines Zieles bewußten planvollen staatlichen Wollens tragen muß.

Wir haben in der Geschichte Österreichs bis in die letzte Zeit gerade dieses planvolle Wollen oft genug aufs tiefste und schmerzlichste entbehrt. Nur zu oft haben widerstreitende, dem Interesse des Staates direkt entgegengesetzte Wünsche und Bestrebungen der Politik unserer Regierung jeden festen Halt, jede klare Orientierung geraubt. Der Krieg hat uns gelehrt, daß Österreichs Platz in der Weltgeschichte fortab an der Seite des Deutschen Reiches ist, daß dessen Politik mitbestimmend für unsere Existenz ist, daß auch unsere Wirtschaftspolitik von dort aus wohl ihre Richtlinien empfangen muß. Läßt uns der furchtbare Krieg mit all seinen Leiden, die er uns brachte, ein neues Österreich mit neuen politischen Zielen und klarer Wirtschaftspolitik erstehen, so werden die schweren Opfer, die er fordert, nicht umsonst gebracht sein.

CHRONIK.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. und k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst zu verleihen: Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militär-Verdienstkreuzes: dem Kapitän Josef Molnár der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft in Anerkennung tapferen Verhaltens und vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde; dem Hafenkapitän in Orsova Josef Herges der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung tapferen Verhaltens und vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: den Kapitänen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Georg Tóth und Gustav Svoboda; dem Kapitän der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft Wenzel Plank; dem vor dem Feinde gefallenen Kapitän Karl Ebeling der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem Kapitän Alexander Simkovics der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft; das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem Sekondkapitän Béla Kofler und dem Maschinen-Betriebsleiter Rudolf Kraft der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; den Maschinisten Franz Horváth und Koloman Halmi der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft; das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem manipulierenden Steuermann Michael Kwasznicza der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; dem Segelmeister

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

Stephan Horjan und dem Matrosen Stephan Beer der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft.

Ferner: anzubefehlen, daß die Allerhöchste belobende Anerkennung bekannt gegeben werde: für vorzügliche Dienstleistung vor dem Feinde: dem Obersten des Ruhestandes mit Titel und Charakter Alfred Konrady beim 1. Armee-Etappenkommando.

Ferner wurden verliehen vom Kommando der Balkanstreitkräfte für hervorragende Leistungen und tapferes Verhalten vor dem Feinde: die silberne Tapferkeitsmedaille I. Klasse: dem vor dem Feinde gefallenen I. Steuermann Michael Gremsperger, dem Bootsmann Nikola Canolatić der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und dem Steuermann I. Klasse der Ung. Fluß- und Seeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft György Tiszer; die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse: dem techn. Offizial bei der Direktion in Wien, Herrn Aexander Popp, in seiner Eigenschaft als Fähnrich i. d. Res., dem I. Steuermann Leonhard Bruder, dem I. Steuermann Matthias Litomereczky, dem II. Steuermann Josef Litomereczky, dem III. Steuermann Ladislaus Kemény.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser hat verliehen dem Oberinspektor Georg Paul der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft das Eiserne Kreuz II. Klasse. Ferner wurde vom Armee-Oberkommando den nachgenannten Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen, und zwar den Lokomotivführern Anton Strecha, Ladislaus Piekarski und Johann Zaslawski sowie dem Schlosserheizer Josef Grazda die silberne Tapferkeitsmedaille erster Klasse, weiter dem Lokomotivführer Paul Neskodny und dem Weichensteller Elias Kraus die silberne Tapferkeitsmedaille zweiter Klasse verliehen.

Seine k. und k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenen Wirkungskreise taxfrei zu verleihen geruht: das Ehrenzeichen II. Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: mit höchster Entschließung vom 6. März d. J.: dem Oberstleutnant des Generalstabes Eduard Dittrich, dem Major Franz Troschl des Infanterieregiments Nr. 91 und dem Chefarzte der Staatsbahndirektion Dr. Franz Födisch in Wien.

Personalnachricht. Mit 1. März d. J. trat der Oberinspektor der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft Herr Franz Draganič in den Ruhestand. Aus diesem Anlasse sind ihm von seinen Kollegen und Untergebenen zahlreiche Beweise herzlicher Freundschaft und Ergebenheit zum Ausdruck gebracht worden.

Grundstücke der k. k. Staatsbahnen für Anbauzwecke. Das Eisenbahnministerium hat zur Förderung des Anbaues von Nahrungsmitteln die Verpachtung aller seitens der k. k. österreichischen Staatsbahnen für spätere Erweiterungsbauten erworbenen Grundstücke zu Anbauzwecken eingeleitet, wobei die intensivste Ausnützung dieser Flächen zur Gewinnung von Nahrungsmitteln zur obersten Bedingung gemacht wurde. Den mit Pachtgrund bedachten eigenen Bediensteten der Staatsbahnen werden Dungmittel (Kunstdünger) und Saatgut zum überwiegenden Teile auf Kosten der Staatseisenbahnverwaltung beigestellt. Jene Erträgnisse, die den Bedarf der Pächter übersteigen, sollen zunächst zu billigen Preisen an solche Bedienstete, insbesondere der niederen Kategorien abgegeben werden, denen geeignete Grundflächen zur Bebauung nicht zugewiesen werden konnten. Der Erlös für den Mehrertrag wird jedoch dem Pächter verbleiben. Wegen zweckmäßiger Beschaffung von Dungmitteln und Saatgut sowie sonstiger fachmännischer Ratschläge werden die Staatsbahndirektionen das Einvernehmen mit den landwirtschaftlichen Zentralstellen suchen.

Verkehrsentwicklung der österreichischen Staatsbahnen. Die Spannkraft und Widerstandsfähigkeit, die unsere Volkswirtschaft auf allen Gebieten in den gegenwärtigen Zeiten bekundet, kommt auch in der günstigsten Verkehrsentwicklung der österreichischen Staatsbahnen sichtlich zum Ausdruck. Waren die Einnahmen im August 1914, dem ersten Kriegsmonat, begreiflicherweise ungemein stark gesunken — im Personenverkehr auf 43·50%, im Güterverkehr auf 38% des Vorjahres — so setzte schon mit dem Monat September eine wesentliche, infolge der Wiedereröffnung des Zivilverkehrs sprunghafte Zunahme ein. Seither bewegt sich das Einnahmeergebnis in stetig aufsteigender Linie. Werden zur Erlangung brauchbarer Vergleichsgrundlagen die Einnahmen aus dem Verkehr der im Operationsgebiete gelegenen Linien der Staatsbahnen für beide Vergleichszeiträume ausgeschieden, so zeigt der Monat September 1914 für den Personenverkehr rund 59%, für den Güterverkehr 75%, insgesamt 70·5% der im September 1913 erzielten Einnahme, während die (vorläufig ermittelten) Einnahmen des Monats Februar 1915 für den Personenverkehr 119·5%, für den Güterverkehr fast 88%, insgesamt 94·5% der Einnahmen des vorjährigen Vergleichsmonats ergeben. Bei dieser günstigen Verkehrsentwicklung wirken einerseits die höheren Einnahmen aus dem Kriegsverkehr mit, andererseits kommt aber in Betracht, daß aus dem Zivilverkehr noch wesentlich günstigere Ergebnisse zu erzielen wären, wenn die in erster Linie zu befriedigenden Bedürfnisse des Kriegsverkehrs eine ausgiebigere Wagenzuweisung für den Zivilverkehr ermöglichen würden.

Elektrische Abrufeinrichtungen in den Wartesälen der Bahnhöfe. Das Abrufen zum Einsteigen in den Zug durch die Stationsdiener kommt immer mehr in Wegfall, weil das Abrufen bei großem Personenandrang infolge des Lärmes oft überhört oder falsch aufgefaßt wird, wodurch von den Reisenden das Einsteigen in die Züge vielfach versäumt wurde, was oft Regreßansprüche an die Eisenbahnverwaltung zur Folge hatte. Man hat deshalb auf größeren Eisenbahnstationen „elektrische Abrufapparate" eingeführt. So zum Beispiel auf den Stationen Brieg, Neiße, Glatz (Haupt- und Stadtbahnhof), Oppeln, Gleiwitz, Kattowitz, Myslowitz, Königshütte, Beuthen, Kreuzburg, Oels, Lissa i. P., Königszelt usw. Die Bedienung der Einrichtung ist eine sehr einfache. Fünf Minuten vor Abfahrt eines der Personenbeförderung dienenden Zuges wird die Einrichtung entweder vom Stationsbureau oder vom Bahnsteigschaffner durch Einschalten in Tätigkeiten gesetzt. Sofort ertönt in kurzen Zwischenräumen auf den Gängen und Wartesälen eine helltönende elektrische Glocke, in neuerer Zeit auch ein Gongschlagwerk, zu gleicher Zeit flammt an einer leicht sichtbaren, auffallenden Stelle auf einem Transparent eine Inschrift auf, die zum Einsteigen in den Zug nach der betreffenden Richtung auffordert. Kurz nach Schalterschluß, nachdem der in Frage kommende Zug inzwischen abgefahren ist, wird der Apparat wieder ausgeschaltet, worauf die Inschrift verlischt. Deutliche Aufschriften weisen das Reisepublikum auf die Einrichtung hin, zugleich wird bekanntgegeben, daß zum Einsteigen nicht abgerufen wird.

Digitized by Google

LITERATUR.

Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Dr. P. Hopfgartner, k. k. Ministerialrat, und Dr. P. H. Juster k. k. Ministerialvizesekretär. 4. Jahrgang, Heft 5 und 6. Wien. Verlag von Moritz Perles.

Das umfangreiche Heft enthält die Abhandlungen: Die rechtlichen Verpflichtungen der Eisenbahnen im Kriege. Von Dr. K. Freiherr v. Schönberger; Die Rechtsverhältnisse der Schleppbahnen. Von Dr. M. Riesenfeld; Übersicht über das preußische Eisenbahnverwaltungsrecht des Jahres 1913. Von Dr. Poetsch; ferner Bücherbesprechungen und die wie immer treffliche, für die Praxis äußerst bequeme „Eisenbahnrechtliche Übersicht".

Die vier Jahrgänge, die nun abgeschlossen vorliegen, haben der „Zeitschrift" eine sehr angesehene Stellung im Eisenbahnschrifttum verschafft, die sicher noch weiter gesteigert werden wird.

Sven Hedin „Ein Volk in Waffen". 192 Seiten, 32 Abbildungen (26 Photographien, 6 Zeichnungen). Feldpostausgabe 1 M. Leipzig. F. A. Brockhaus. Der berühmte Forscher schildert darin „die größten Eindrücke seines Lebens", wie er sie an der Westfront, als Gast im Hauptquartier des Kaisers, auf den blutgetränkten Schlachtfeldern, in den Schützengräben und Biwaks, in den von den Feldgrauen besetzten Gebieten Belgiens und Frankreichs im September und Oktober vorigen Jahres erlebt hat. Dieses Buch Sven Hedins ist ein Hohes Lied auf den deutschen Idealismus, auf deutsche Tapferkeit und Menschlichkeit, auf deutsche Tatkraft und Überlegenheit — zugleich eine Jubelouvertüre zum Sieg unserer gerechten Sache, von dem kein Deutscher felsenfester überzeugt sein kann als dieser Schwede. Es ist den deutschen Soldaten gewidmet, es soll sie erfreuen und erheben, es soll ihnen ins Feld gesandt werden und in Ruhepausen des Kampfes, selbst in den Schützengräben bei jedem unserer Helden die Flamme patriotischer Begeisterung immer aufs neue entfachen. Es soll von jedem Angehörigen eines deutschen Kriegers gelesen werden und ihn stolz machen auf die unvergleichlichen Leistungen unseres Heeres.

Den Reichtum an Kriegsbildern, den Hedin in diesem Buch an unseren Augen vorübergleiten läßt, bezeichnet folgende Auswahl der 51 Kapitelüberschriften: Kriegsbilder auf der Faht — Im Hauptquartier — Der Kaiser — Beim Kronprinzen — Im Schrapnellfeuer — Die „Brummer" bei Eclisfontaine — Sturm auf Varennes — Das Feldlazarett in der Kirche von Romagne — Ein Brief an den Kaiser — Die Eisenbahn im Kriege — „Barbarische" Justiz — Der Krieg in der Luft — Deutsches Sanitätswesen im Felde — Die Feldtelephonstation — Am Scherenfernrohr — Feldgottesdienst — „Vandalismus" — Antwerpen einen Tag nach seinem Fall — Löwen — Das Bombardement von Ostende — An der Front bei Lille — Im Schützengraben — Allerseelen — Kronprinz Rupprecht von Bayern — Tommy Atkins in Gefangenschaft.

Artarias Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn. Auch heuer erscheint Artarias bekannte Eisenbahnkarte in neuer Auflage, die abgesehen von der sorgfältigen Evidenthaltung sowie Einzeichnung neuer Linien und Stationen sich auch deshalb als guter Behelf empfiehlt, weil die Karte in Südost weit über die Grenzen hinausgreift, so daß sie außer Österreich-Ungarn auch noch die ganzen Balkanländer zur Anschauung bringt. Ganz Rumänien, Serbien, Bulgarien und die Europäische Türkei erscheinen darauf mit südlicher Begrenzung Konstantinopel, Salonik und Monastir. Unter den Balkanbahnen sind interessant eine erst ganz kürzlich eröffnete Transversalbahn in der Dobrudscha, welche die große alte Linie nach Konstanza mit dem bulgarischen Bahnnetze gegen Varna hin verbindet und das neue, im Bukarester Vertrage den Rumänien zugesprochene Gebiet durchquert; weiters eine serbische Vollspurlinie, welche von der Donau bei Negotin ausgehend durch das Timoktal die Verbindung nach Nisch herstellt und wahrscheinlich die russischen Material- und Munitionssendungen zur serbischen Front vermittelt hat. Ein vollständiges Verzeichnis der österreichisch-ungarischen Stationen ist der Karte beigegeben, welche 117 : 87 *cm* mißt und mit Verzeichnis nur K 2·40 kostet. Die Karte ist auch auf Leinen (K 5·20) oder als Wandkarte gespannt (K 7·—) zu erhalten.

CLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende. Mit aufrichtiger Freude beobachten wir das Gedeihen dieser neuen, so beliebt gewordenen Einführung, die einerseits dem patriotischen Zwecke namhaft dient, andererseits die Geselligkeit im Club in bisher nicht gekannter Weise fördert. Für den Abend am 25. Februar, dessen künstlerischen Teil Frau Architekt Eleonora Kovács zusammenstellte, gewann diese als mitwirkende Kunstkräfte: Das Quartett des Eisenbahngesangvereines, bestehend aus den Herren Franz Bauer, kais. Rat Josef Kment, Rudolf Puches und Richard Zita; Josef Raab als Klaviervirtuose, und Herrn Brabetz mit Gesangsvorträgen. Am 4. März sorgte Frau Rida Groß für die künstlerischen Darbietungen. Wir hörten ein Violinkonzert von Herrn Willy Groß (am Klavier Meister Führich), die Opernsängerin Fräulein Amelie Marquette (Klavierbegleitung Professor Skalitzky) und die dröhnenden Kriegspoeme des Herrn Wilhelm Schöler. Am 11. März war es Herr Architekt Kovács, dem wir ein Phonolakonzert — das Instrument stellte die Firma Hupfeld in freundlichster Weise kostenlos zur Verfügung — ferner Lieder zur Laute des Herrn Uhlenhut, sowie Vorträge der Frau Else Johanny verdankten. Der Abend der Frau Professor Sommer am 18. März brachte Überraschungen: Das Hornquartett Stiegler der Hofoper, den Hofopernsänger Herrn Laurenz Corvinus, die Pianistin Fräulein Marie Tausky und Dr. Benno Wünsch, der als wirklicher k. u. k. Einjährig-Freiwilliger eben so glänzende Leistungen bot, wie vordem als gefeierter Bühnenkünstler. Anerkennend und manchmal stürmisch dankten die stets zahlreich anwesenden Hörer für die gebotenen Genüsse. Fleißige, der Kriegsfürsorge gewidmete Arbeit war die Gegenleistung unserer Damen. 112 Stück gestrickte Bekleidungsstücke, 85 Paar Hausschuhe für Verwundete, und 6800 Zigaretten waren das Ergebnis dieser Arbeitsleistung an den angeführten Abenden. Dank den wieder zahlreich eingelaufenen Spenden, von denen nur erwähnt seien: Tabak, Zigaretten und Hülsen der Frauen Burger, Schwetter, Sellner, Valker, Waber, Wengraf; Teegebäck der Damen Mauczka, Siebenschein, Taussig, Wiesgrill und von Wittek; Teetassen Frau Rotter, Teestangen und Blumen der unermüdlichen Frau Direktor Proch, Rum, Tee und Zwieback der Frau Pöschko, Zucker der Frau Gans usw. usw., konnten außer den Zigaretten wieder 100 K dem Genesungsheime für kriegsverletzte Eisenbahnbedienstete, und aus der neuerrichteten Pantoffelwerkstätte, für welche Frau Hofrat von Neblinger und Frau Oberstaatsbahnrat Dr. Wengraf zahlreiches Zugehör spendeten, 55 Paar Hausschuhe dem Kriegsfürsorgeamte und 30 Paar solcher der Sammelstelle für Liebesgaben — von dieser mit einem sehr warm gehaltenen Schreiben der Gräfin Mathilde Zedlitz-Gautsch bedankt — abgeliefert werden.

Es ist in Aussicht genommen, die Teeabende in gegenwärtiger Form an jedem Donnerstage noch bis Ende April abzuhalten. Über die Zusammenkünfte während des Frühjahres und im Spätsommer sieht das Damenkomitee freundlichen Anregungen von Seite der bisherigen treuen Besucherinnen unserer Teeabende entgegen.

Bericht über die Clubversammlung am 16. März 1915. Präsident Exzellenz Dr. von Wittek eröffnete die Clubversammlung mit einer Begrüßung der erschienenen Clubmitglieder und Gäste, und widmete vor Allem dem am selben Tage verstorbenen Schriftsteller und Redakteur Eugen Baron d'Albon einen tiefempfundenen Nachruf und gab dem innigen Bedauern Ausdruck, daß der Club in dem Verstorbenen einen warmen, stets für die Clubinteressen eintretenden Freund verloren habe. Die Anwesenden hatten sich zum Zeichen der Teilnahme von den Sitzen erhoben.

Sodann erstattete der Präsident folgende geschäftliche Mitteilungen:

Digitized by Google

„Seit unserer letzten Clubversammlung sind dem Club als wirkliche Mitglieder beigetreten, die Herren Dr. Gustav Huber, k. k. Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium, Hugo Lustig und Karl Switak, Revidenten im Zentral-Wagendirigierungsamte.

Unser rühriges Damenkomitee hat es übernommen, auch für die Beistellung der Abendessen nach unseren Clubversammlungen, und Vorträgen Sorge zu tragen und wird damit bereits heute beginnen.

Die Damen stellen die (kalten) Speisen und Getränke bei, die zum Selbstkostenpreise ohne jeden Gewinn abgegeben werden.

Mit Rücksicht auf die Beschaffung der nötigen Speise und Getränke können jedoch an diesen gemeinsamen Abendessen nur diejenigen teilnehmen, die sich heute bis 7 Uhr, in der Folge bis ½7 Uhr abends, in den aufliegenden Bogen einzeichnen.

Unser Exkursionskomitee veranstaltet an jedem regenfreien Sonntag Vormittagsausflüge in den Wienerwald.

Der nächste Ausflug findet Sonntag den 21. März statt, und zwar ist die Zusammenkunft um ¾9 Uhr früh bei der Endstation der elektrischen Straßenbahnlinie Nr. 39 in Sievering, von wo um 9 Uhr der Spaziergang nach dem Hermanskogel angetreten wird. Rückkunft in der Mittagsstunde. Die Ausflüge finden bei Regenwetter, und zwar auch dann nicht statt, wenn am Vortage Regen einsetzte, weil dann die Wege nicht gangbar sind.

Dienstag, den 30. März hält Herr Staatsbahnrat Ingenieur Rudolf Schanzer einen Vortrag über „Zeitgemäße und zeitlose Dichtungen".

Samstag, den 10. April findet in diesem Saale ein Liederabend zu Gunsten des Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahnbedienstete statt, der mit Rücksicht auf die hervorragenden Künstler, die in selbstloser Weise ihre Mitwirkung zugesagt haben, ein äußerst genußreicher zu werden verspricht.

Karten für diesen Abend, dessen Vortragsfolge demnächst veröffentlicht wird, werden an Clubmitglieder und deren Angehörige zum ermäßigten Preise von K 1 für jede Person im Clubsekretariate zur Ausgabe gelangen.

Heute hält Herr Universitätsdozent, k. k. Professor Dr. Fritz Machatschek einen Vortrag über „Reiseeindrücke aus Russisch-Turkestan", dem wir mit regstem Interesse entgegen sehen."

Professor Dr. Machatschek, lebhaft begrüßt, hielt sodann einen ungemein interessanten, durch zahlreiche Selbstaufnahmen verdeutlichten Vortrag über Russisch-Turkestan. Zunächst besprach Redner die Geschichte dieses nicht weniger als 3,551.308 km^2 großen Generalgouvernements in Russisch-Zentralasien, dann dessen geographische Lage, die geologischen und klimatischen Verhältnisse, Wege, Straßen und Eisenbahnverbindungen. In zahlreichen Bildern führte er Gebirge (mit Schuttmoränen), Seen, Dörfer, Festungen und Städte (Taschent) dieses interessanten, noch wenig bereisten Landes vor und besprach schließlich die Kultur und die Lebensweise der bodenständigen Bevölkerung. Der Präsident dankte aufs verbindlichste für die gehaltvollen Ausführungen des Forschungsreisenden, der im Herbste des Vorjahres nur durch die Verwendung mächtiger Gönner aus der russischen Kriegsgefangenschaft erlöst wurde, leider aber den Verlust zahlreicher Aufnahmen und seiner Tagebücher zu beklagen hat.

Das darauffolgende Abendessen fand dank den Bemühungen der Damen Gans, Kováts, Proch und Taussig uneingeschränktes Lob und vollste Anerkennung der zahlreichen Teilnehmer.

Veränderungen im Mitgliederstande im I. Vierteljahr 1915. Eingetreten sind als wirkliche Mitglieder: Aschenbrenner Ernst, Beamter der Südbahn; Falb Adolf, Inspektor i. R.; Großmann Adolf Dr., Ministerialsekretär im k. k. Handelsministerium; Huber Gustav Dr., Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium; Jelinek Franz, Revident der k. k. österr. Staatsbahnen (N. W. D.); Lustig Hugo, Revident der k. k. österr. Staatsbahnen (Z. W. A.); Pöschko Igo, Oberinspektor der Südbahn; Switak Karl, Revident der k. k. österr. Staatsbahnen (Z. W. A.); Valker Georg, k. u. k. Hoforganist. Gestorben sind die wirklichen Mitglieder: Dlask E. W., Oberinspektor i. R.; Weil Sigismund, Inspektor i. R.

Stand mit Ende März 1915: 2 Ehrenmitglieder, 639 wirkliche, 50 unterstützende, zusammen 691 Mitglieder.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das
Südbahnwerk
Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen
Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978
Vertreter für Österreich-Ungarn:
FRIEDRICH JURANY
Wien, IV. Radeckgasse 3.
Telephon 6681.

Siemens & Halske A.-G.
Wien, III. Apostelgasse 12.
Eisenbahnsicherungsanlagen.
Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.
Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

D. BERL
k. u. k. Hoflieferant.
KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.
Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.
Telephon 12986. Telephon 21113

Allgemeine Uniformierungsanstalt
BACK & FEHL
Wien, IX. Elisabethpromenade 23
Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz
Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise
:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::
Telephon 13530 Telephon 13530

Schnelldreh-Revolverstahl No 5%
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Die Inhaberin des österr. Patentes **Nr. 61.065** vom 15. April 1913, betreffend:

„Vorrichtung zum Betätigen von Eisenbahnwagenkupplungen von den Seiten der Wagen aus"

wünscht behufs Fabrikation des patentierten Gegenstandes mit österreichischen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Dieselbe ist gerne bereit, das Patent zu verkaufen sowie Lizenzen zu erteilen oder andere Vorschläge zur Ausführung des Gegenstandes des in Frage stehenden Patentes entgegenzunehmen

Gefl. Anträge unter

„H. B. 329" befördert die Annoncen-Expedition **R. Mosse**, Wien, I. Seilerstätte 2

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 769

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.844.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Anzeigeformulare zur Verfügung. 597

...enteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

...nd Verlag des Club ...beamten

Für die Redaktion verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 8. Wien, den 15. April 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen. — Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen. I. Die durchschnittliche Dienstzeit der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Von Dr. Johann Pospíšil. (Fortsetzung folgt.) — Über Personen-Schwebebahnen. Vortrag, gehalten im Club Österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig. (Fortsetzung folgt.) — Verschiedenes: Aufzeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich und Ungarn im Jahre 1914. Wirtschaftliche Kriegsmaßnahmen auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrswesens. Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1912. — Buchanzeigen: Die Tiroler Bergbahnen. Compass 1915, finanzielles Jahrbuch in drei Bänden. — Clubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Clubanzeigen.

Bis Ende April jeden Donnerstag „5 Uhr-Tee im Clublokale". Kein Eintrittsgeld. Kein Zwang eine Jause zu nehmen.

* * *

Der für Samstag den 10. April l. J. angesetzte Vortragsabend zu Gunsten des Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner mußte infolge eingetretener Hindernisse auf Samstag den 17. April (mit gleichem Programm) verschoben werden. Die gelösten Karten werden umgetauscht.

* * *

Dienstag den 27. April. 1/2 7 Uhr abends, Vortrag des Herrn Oberbaurat Ing. Eduard Engelmann über „Technisches aus meiner amerikanischen Studienreise" mit Lichtbildern. Eingeführte Gäste willkommen.

Nach dem Vortrage gemeinsames Abendessen im Clublokale. Anmeldungen hiezu bis 26. April im Clubsekretariate.

* * *

Jeden Sonntag (wenn regenfrei) Vormittagsausflug in den Wienerwald. Auskunft im Clubsekretariat.

Voranzeige.

Es ist in Aussicht genommen, die kommende Herbstsaison in unserem Club mit einer kleinen Ausstellung „Womit beschäftigen sich unsere Clubmitglieder und deren Angehörige in ihren Mußestunden?" zu eröffnen. Fast alle Herren und namentlich die Damen verfügen über einige Fertigkeiten — malen, photographieren, laubsägen, sticken, stricken, Teppiche knüpfen, Kleineisenarbeiten, gravieren, modellieren usw. usw. — die sehenswert sind. Solche Arbeiten bilden zumeist die Beschäftigung während der Sommerferien, und es werden daher die Herren und Damen eingeladen, heuer hiefür besonders tätig zu sein. Die ausgestellten Arbeiten sollen entweder unverkäuflich oder Spenden sein. Letztere sollen am Schlusse der Ausstellung meistbietend veräußert werden. Der gesammte Ertrag dieser Ausstellung soll Wohlfahrtszwecken für Eisenbahnbedienstete zugeführt werden. Anmeldungen bis Ende August l. J. im Clubsekretariate.

Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen.

I. Die durchschnittliche Dienstzeit der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Von Dr. **Johann Pospíšil.**

Die nachstehend angeführten statistischen Mitteilungen sind auf Grund amtlicher Daten verarbeitet, welche alljährlich im Februar, jeweils für das verflossene Jahr von den einzelnen k. k. Staatsbahndirektionen (Betriebsleitung Czernowitz) mittels der zufolge der einschlägigen Erlässe des k. k. Eisenbahnministeriums vorgeschriebenen 14 statistischen Tabellen dem genannten Ministerium geliefert werden.

Die Tabelle I behandelt die Einnahmen und Ausgaben des Pensionsinstitutes und des Provisionsinstitutes; die Tabelle II die Bewegung im Stande der aktiven Mitglieder; die Tabelle III die Bewegung im Stande der Pensionisten und Provisionisten im allgemeinen und die finanziellen Folgen derselben, die Tabelle IV den Zuwachs und Abgang an Pensionisten, Provisionisten, Witwen und Waisen infolge Pensionierung, Ablebens, Wiederverehelichung, strafgerichtlicher Verurteilung, Erreichung eines bestimmten Alters, Abfertigung und Übertritt in einen anderen Direktionssprengel. Die Tabelle V weist die finanzielle Wirkung der in der Tabelle IV angeführten Veränderungen aus, die Tabelle VI die Anzahl der Fälle des Übertrittes in den Ruhestand geordnet nach den Direktionen, Fonds und der Dienstkategorie der Bediensteten. Die Tabelle VII führt das Lebensalter, die Tabelle VIII die Dauer der Mitgliedschaft der in den Ruhestand versetzten (gekündigten) Bediensteten, getrennt nach den Fonds und der Bedienstetenkategorie, die Tabelle IX das Lebensalter und die Tabelle X die Dauer der Mitgliedschaft der in den Ruhestand versetzten (gekündigten) Bediensteten, getrennt nach den Fonds, der Bedienstetenkategorie und dem Dienstzweige an. Die beiden letztgenannten Tabellen sind dreiteilig (IX a, b, c und X a, b c).

Da es uns bloß um Erscheinungen sozialethischer Natur, nicht aber auch um deren finanzielle Tragweite zu tun ist, werden die Tabellen I, III und V nicht weiter erörtert.

Die amtlichen Mitteilungen liefern bloß absolute Zahlen. Es war daher vor allem notwendig, die relativen Zahlen und die Prozente zu berechnen und den Stoff der einzelnen Verwaltungsjahre entsprechend zu ordnen. Es bedarf wohl keiner besonderen Erwähnung, daß dabei bedeutende Schwierigkeiten zu bewältigen waren, wobei der Hinweis darauf genügen möge, daß nicht weniger als 870 Tabellen einem eingehenden Studium unterzogen werden mußten; denn es handelt sich um je 14 Tabellen, welche von

Digitized by Google

elf Direktionen und einer Betriebsleitung fünf Jahre hindurch (und zwar 1905 bis 1909) geliefert wurden. Für die Jahre 1900 bis 1904 standen uns bloß die Tabellen IX a, b, c und X a, b, c zur Verfügung, welche das Ergebnis rücksichtlich des gesamten Bereiches der k. k. Staatsbahnen zwar nur summarisch darstellten, welchen aber doch die Mehrzahl der für die vorliegende Arbeit erforderlichen Angaben entnommen werden konnte.

Die folgende Abhandlung umfaßt nicht die Ergebnisse der in letzterer Zeit errichteten Direktionen, das heißt jene der Nordbahndirektion und der Direktion für die Böhmische Nordbahn, und zwar hauptsächlich deshalb, weil die Mehrzahl der Bediensteten dieser Direktionen nicht dem Pensions- bezw. dem Provisionsinstitute der k. k. Staatsbahnen, sondern den Fonds der verstaatlichten Bahnen als Mitglieder angehört. Außerdem schien es nicht zweckmäßig, den Übergang zu diesen neuen Sprengeln inmitten des behandelten Zeitabschnittes eintreten zu lassen. Die Statistik des Bereiches der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahndirektion konnte schon deshalb nicht einbezogen werden, weil diese Bahnen erst am 15. Oktober 1909 in die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen übergegangen sind, also zu einem Zeitpunkte, zu dem unser Beobachtungszeitraum fast abschließt.

Die durchschnittliche Dauer der Mitgliedschaft bei dem Pensions- oder Provisionsinstitute der k. k. Staatsbahnen (in der Überschrift und hie und da später der Kürze halber auch „Dienstzeit“*) genannt; die Ausdrücke „Mitgliedschaft“ und „Teilnahmszeit“ werden promiscue gebraucht) beträgt in den 10 Jahren 1900 bis 1909

1. bei sämtlichen Bediensteten der k. k. österr. Staatsbahnen ohne Unterschied, ob sie dem Pensions- oder dem Provisionsinstitute als Mitglieder angehören . . . . . 20·52 Jahre;

2. bei den Pensionsfondsmitgliedern allein . . . . . 28·86 Jahre

und 3. bei den Provisionsfondsmitgliedern allein . . . . . 15·92 Jahre.

Der Unterschied zwischen der Pensionsfonds- und Provisionsfondsteilnahmszeit beträgt daher 71%.

Dienstkategorie	Jahr	Pensionsfonds: Anzahl der in den Ruhestand versetzten	Pensionsfonds: Durchschnittliches Alter*	Pensionsfonds: Dauer der Teilnahmszeit*	Provisionsfonds: Anzahl der in den Ruhestand Versetzten	Provisionsfonds: Durchschnittliches Alter*	Provisionsfonds: Dauer der Teilnahmszeit*
Beamte	1900	102	57·—	27·—	1	43·—	16·—
	1901	119	57·—	28·—	2	42·—	17·—
	1902	143	58·—	30·—	6	48·—	13·—
	1903	162	58·—	29·—	5	41·—	14·—
	1904	171	57·—	29·—	5	49·—	25·—
	1905	145	57·40	31·—	6	45·50	20·33
	1906	140	56·93	29·33	1	33·—	10·—
	1907	248	58·13	31·28	6	57·—	24·—
	1908	219	58·93	31·03	9	56·77	29·33
	1909	155	56·27	29·17	7	52·14	26·30
	1900—1909	1604	57·487	29·481	48	50·941	20·496**
Unterbeamte	1900	81	56·—	26·—	23	46·—	18·—
	1901	121	58·—	28·—	29	48·—	19·—
	1902	130	57·—	28·—	48	47·—	19·—
	1903	111	59·—	29·—	44	47·—	18·—
	1904	123	59·—	29·—	62	50·—	21·—
	1905	115	58·67	30·26	56	49·38	21·68
	1906	108	57·39	30·42	72	49·49	22·22
	1907	125	58·73	30·16	88	49·84	21·80
	1908	142	58·41	30·70	128	51·17	24·34
	1909	105	57·37	29·24	130	50·61	23·21
	1900—1909	1161	57·957	29·078	680	48·849	20·725
Diener und Hilfsbedienstete	1900	106	59·—	26·—	239	50·—	14·—
	1901	150	60·—	27·—	408	50·—	15·—
	1902	140	59·—	27·—	538	50·—	15·—
	1903	147	59·—	27·—	591	48·—	14·—
	1904	155	59·—	27·—	696	49·—	15·—
	1905	116	58·28	28·64	759	49·78	14·70
	1906	102	58·74	28·33	726	50·27	15·02
	1907	146	59·80	28·67	905	50·30	16·51
	1908	144	60·27	29·17	961	50·99	17·51
	1909	99	61·03	30·25	765	50·66	17·19
	1900—1909	1305	59·402	27·906	6588	49·900	15·381

*) Das heißt im Zeitpunkte der Versetzung in den Ruhestand. Unter Versetzung in den Ruhestand, welcher Ausdruck nur auf statusmäßig eingereihte Bedienstete paßt, reihen wir der Kürze halber auch die Kündigungen der Hilfsbediensteten ein, mit denen die Zuerkennung einer Provision verbunden war.

**) Während der ganzen 10 Jahre sind, wie ersichtlich, nur 48 Fälle von „Pensionierungen“ der dem Beamtenstande angehörigen Mitglieder des Provisionsfonds vorgekommen. Deshalb kann den bezüglich dieser Kategorie ausgewiesenen Ziffern keine Bedeutung beigemessen werden.

*) Die Dienstzeit und die Dauer der Mitgliedschaft decken sich allerdings nicht. Bei den Beamten ist die Dienstzeit, da sich die Beamten in der Regel ihre Aspirantendienstzeit in die Fondsteilnahmszeit einrechnen lassen, regelmäßig um 2 bis 3 Monate der unentgeltlichen Volontärzeit länger als die Dauer der Fondsteilnahmszeit. Bei dem niederen Personale, welches dem Provisionsfonds angehört, kann die Teilnahmszeit nicht um weniger als um ein volles Jahr kürzer sein, als die Dienstzeit dieser Bediensteten, weil der Eintritt in den Provisionsfonds erst nach einjähriger Dienstzeit zulässig ist. Da jedoch erfahrungsgemäß die in Rede stehenden Bediensteten erst später dem Provisionsfonde beizutreten pflegen, beträgt der Unterschied zwischen der Teilnahmszeit und der Dienstzeit regelmäßig mehr als 1 Jahr.

Dies gilt jedoch nur von solchen Beamten und niederen Bediensteten, die schon vom Beginn ihrer Dienstlaufbahn Bedienstete der k. k. Staatsbahnen waren. Bei solchen Beamten und Bediensteten dagegen, die seinerzeit bei den Privatbahnen angestellt waren und als solche den seinerzeitigen Privatbahnfonds beigetreten sind, ist der Unterschied zwischen der Dienstzeit einerseits und der Fondsteilnahmszeit andererseits noch bedeutend größer, da die Statuten der Privatbahnfonds für den Eintritt in den Fonds zumeist die Zurücklegung von einer ziemlich langen provisorischen Dienstzeit erforderten.

Leider stehen uns keine Ziffern zur Verfügung, die es ermöglichen würden, auch die Dauer der wirklichen Dienstzeit statistisch festzustellen.

Digitized by Google

In weiterer Einzelangabe beträgt die durchschnittliche Teilnahmszeit

1. der Beamten	29·481	Jahre
2. der niederen Bediensteten	19·07	„
a) der Unterbeamten	26·00	„
b) der Diener und Hilfsbediensteten	17·50	„

Die Teilnahmszeit aller Bediensteten (Beamten, Unterbeamten, Diener und Hilfsbediensteten) nach den verschiedenen Dienstzweigen beläuft sich bei dem

1. Kanzleipersonale auf	28·294	Jahre
2. Maschinenpersonale auf	20·71	„
3. Zugbegleitungspersonale auf. . . .	19·84	„
4. Stationspersonale auf	20·82	„
5. Streckenpersonale auf	21·16	„
6. Werkstättenpersonale auf	15·55	„

Die Einzelheiten nach Jahrgängen, Bedienstetenkategorien und nach der Zugehörigkeit zu einem der beiden Fonds ergeben sich aus der auf Seite 68 stehenden Tabelle.

(Fortsetzung folgt.)

Über Personen-Schwebebahnen.

Vortrag, gehalten im Club Österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig.

Bei der Betrachtung der geschichtlichen Entwicklung der maschinell betriebenen Personen-Schwebebahnen mit Seilen als Fahrbahn kann von den mittelalterlichen Erfindungsgedanken auf diesem Gebiet (Fig. 1) abgesehen werden. Sie wurden kaum jemals ausgeführt, bestimmt aber haben sie keinen Einfluß auf die Entwicklung der Personen-Schwebebahnen ausgeübt, ebensowenig wie die indischen und japanischen Schwebefähren[1]) (Fig. 2).

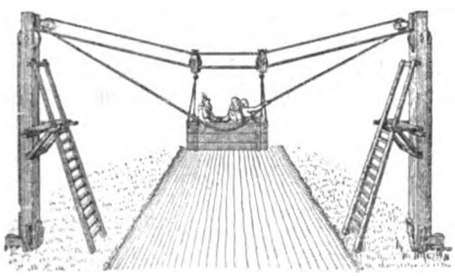


Fig. 1. Schwebefähre des Faustus Verantius, Erzbischofs von Gran, Primat und Vizekönig von Ungarn, aus seinem Werk „Machinae novae“ von 1617.

Fig. 2. Schwebefähren nach einem alten japanischen Holzschnitte, nach Dieterich, die Erfindungen der Drahtseilbahnen. Leipzig, Verlag von Hermann Zieger.

In der neueren Zeit traten, wohl veranlaßt durch die Fortschritte im Bau von Lasten-Schwebebahnen, verschiedene Erfinder mit Vorschlägen zu eigentlichen, maschinell betriebenen Personen-Schwebebahnen hervor, als ältester Vorläufer der Bergrat Freiherr v. Dücker mit einer rohen Skizze in Nr. 59 der Zeitschrift „Der Berggeist“ von 1869 (vergl. Fig. 3), die eine Personen-Schwebebahn auf den Rigi andeutet. Allerdings gehörte viel Phantasie dazu, um auf die einzige, bis dahin von Dücker 1861 in Bad Oeynhausen erbaute 500 Fuß lange Handhängebahn mit Rundeisenfahrbahn bereits derartige Vorschläge zu gründen. Vielleicht mag v. Dücker hiebei durch ein Seiltrajekt mit vier Tragseilen und offenem Förderkasten beeinflußt gewesen sein, das wahrscheinlich in den Jahren 1867 bis 1869 in der Nähe des Rheinfalles von Schaffhausen über den Rhein erbaut wurde. Diese Anlage, die jedesmal durch Handwindenzug höchstens zwei Mann befördern konnte, vermittelte den Verkehr der Moserschen Turbinenfabrik mit dem anderen Rheinufer[2]).

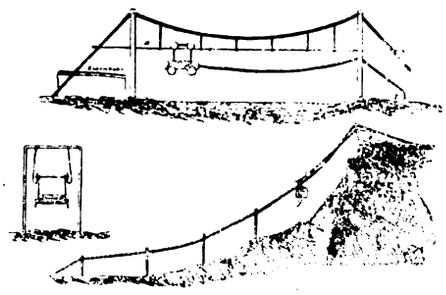


Fig. 3. Projekt einer Bergschwebebahn auf dem Rigi nach dem Projekt des Bergassessors v. Ducker. Zeitschrift „Der Berggeist“ von 1869.

In der Folge ist deutlich der Einfluß zu erkennen, den die Entwicklung der Lokalverkehrsmittel auf die Erfinder von Personenschwebebahnen ausübte: Die Achzigerjahre des vorigen Jahrhunderts brachten die Pferdebahn und 1887 den Vorschlag von Charles Ball in London zu einer Personen-Schwebebahn, deren Wagen von Pferden gezogen werden sollte.[3]) (Fig. 4). In den Neunzigerjahren verbreiteten sich in Amerika die Kabelstraßenbahnen, in Deutschldnd trat 1892 Simms mit dem Vorschlag zu einer Schwebestraßenbahn mit Zugseilbetrieb und vertikaler Ausweiche hervor[4]).

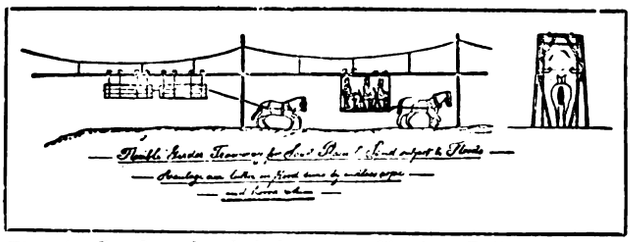


Fig. 4. Straßenschwebebahn von Charles Ball. „Scientific american“ von 1887.

Mit dem Erscheinen der elektrischen Straßenbahn in den Neunzigerjahren tauchte auch die Personen-Schwebebahn mit einzelnen, elektromotorisch betriebenen Fahrzeugen auf, freilich in einer praktisch überhaupt nicht

[1]) Siehe hiezu Dieterich: Die Erfindung der Drahtseilbahnen, Leipzig, Verlag Zieger.

[2]) Siehe Dieterich, vergl. a. a. O.

[3]) Siehe „Scientific American“ vom 28. 5. 1887.

[4]) Siehe „Glückauf“ vom 24. 2. 1892.

Digitized by Google

lösbaren Form. Der Vorschlag rührte von Richard Lamb in New Yorkher[5]). Ja sogar das Fahrrad ging nicht ohne Anregung vorüber, da sich Simms in den Neunzigerjahren ein Seilfahrrad patentieren ließ, das durch die Muskelkraft der Beine betätigt werden sollte[6]).

Während alle diese Vorschläge nur auf dem Papier blieben, ist als einziger Versuch der Ausführung eine elektromotorisch betriebene kurze Versuchsstrecke nach einer Erfindung der Gebrüder Chandler in Boston zu erwähnen, die 1886 in Greenville in Nordamerika ausgeführt wurde[7]), jedoch ebensowenig Einfluß auf den Schwebebahnbau hatte, wie die vorgenannten laienhaften Vorschläge.

Daß der junge Schwebebahnbau sich in dieser Zeit nicht mit dem Problem der Personenbeförderung befaßte, ist leicht erklärlich, denn die Bedürfnisse aller Industrien stellten ihm so zahlreiche Aufgaben, daß er sich notwendigerweise auf den Lastentransport beschränken und die Schwebebahn für Personen mit den hiefür erforderlichen Sicherheitseinrichtungen der Zukunft überlassen mußten.

Das Lasten-Schwebebahnsystem in seiner heutigen Gestalt ist durch die Patente von Adolf Bleichert aus aus den Siebzigerjahren des vorigen Jahrhunderts festgelegt. Es besteht aus zwei Fahrbahnen (Fig. 5), die aus

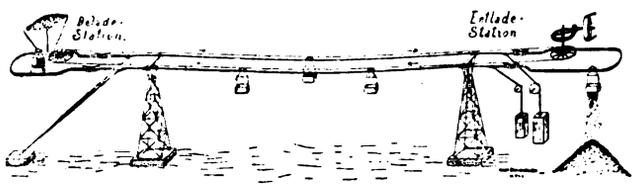


Fig. 5. System der Lastenseilbahn von Adolf Bleichert. 1874.

Seilen gebildet werden. Die Seile werden von Stützen getragen und sind einerseits fest verankert, während sie auf der anderen Seite nach der Bleichertschen Erfindung durch angehängte Gewichte gespannt werden. Auf diese Weise ist die Fahrbahn vor jeder Überlastung gesichert. Wenn doch eine Überlastung eintreten würde, so würden sich die Spanngewichte anheben und die Fahrzeuge würden sich auf den Boden absetzen. Die Enden der Fahrbahn verband Bleichert durch Schleifen aus festen Hängebahnschienen, über die die Wagen von Hand geführt wurden. Die Wagen werden über die Strecke durch ein maschinell angetriebenes Zugseil mitgenommen, an das sie sich in der Beladestelle ankuppeln, um sich in der Entladestelle von selbst wieder auszukuppeln und über die feste Hängebahnschiene nach der Entladung wieder durch eine Kuppelstelle auf die Strecke geführt zu werden. Es spielt sich dann beim Rückgang der leeren Wagen derselbe Vorgang ab, wie bei dem Hinlauf der vollen Wagen. Dies Schwebebahnsystem hat sich in der Zwischenzeit außerordentlich verbreitet, es sind allein von den vier Bleichertschen Fabriken seit jener Zeit zirka 2500 Schwebebahnen ausgeführt worden mit einer Geleislänge von über 6000 *km*, wobei die ursprüngliche durchschnittliche Stundenleistung von zirka 10 *t* im Laufe der Zeit auf zirka 25 bis 30 *t* gesteigert wurde. Eine ganze Reihe Bahnen dieser Art laufen heute mit Stundenleistungen von 200 und 300 *t* und gerade jetzt ist eine neue Anlage in Betrieb gekommen, die in der Stunde 500 *t* mit Bleichertschen Vierradkupplern fördert. Es handelt sich dabei um die Verladung von schweren Eisenerzen in Schiffe an der Nordküste von Frankreich.

Nun traten immerhin Fälle auf, wo die Personenbeförderung mit Schwebebahnen nicht zu umgehen war. Dann verwandte man die normale Lastenseilbahn und rüstete sie nur mit Wagen aus, die dem Zweck entsprechend ausgestaltet wurden. Dabei verzichtete man auf Sicherheits-, Fang- und Bremsvorrichtungen, die Änderungen am System bedingten. So ist es erklärlich, daß die Bahnen dieser Art auf koloniale Länder beschränkt blieben und auf solche Gebiete, deren Behörden weniger hohe Ansprüche an Sicherheitsmaßnahmen stellten. Einzelne dieser Bahnen dienen allein der Personenbeförderung, andere sind für Lastenbeförderungen und Personenfahrten eingerichtet.

Bekannt geworden sind die nachfolgenden Anlagen, von denen zunächt die einfachste angeführt sei, eine von Bullivant & Co., London, erbaute Bahn, die in Hongkong aufgestellt wurde und zur Verbindung einer Zuckerfabrik mit den Wohngebäuden für die Europäer auf einer Anhöhe außerhalb der Stadt dient. Das Anlagejahr war nicht genau zu ermitteln, Woernle[8]) datiert die Bahn in das Jahr 1891, was aber der Art der Konstruktion nach kaum zutreffen dürfte, während Frank[9]) 1912 angibt, daß die Bahn „vor einigen Jahren“ erbaut sei. Sie ist ausgerüstet mit einem einzigen Tragseil, das in der Mitte umbauter Stützen gelagert ist und arbeitet mit einem endlosen Zugseil, an das der einzige, im Pendelverkehr fahrende zweirädrige Wagen fest angeschlossen ist. Der Wagen selbst ist offen und besteht aus einer Plattform mit zwei, mit der Rücklehne gegeneinander gekehrten Bänken, die für 4 oder 6 Personen Platz bieten und nur eiserne Armlehnen zum Festhalten besitzen. Gegen Sonne, Regen und Ölspritzer ist ein schmales Dach freitragend über der Plattform angeordnet. Sicherheitseinrichtungen irgendwelcher Art sind nicht vorhanden. (Fortsetzung folgt.)

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges[10]). Vom Armee-Oberkommando wurde den nachbenannten Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen, und zwar den Lokomotivführern Anton Střecha, Ladislaus Piekarski und Johann Zasławski sowie dem Schlosserheizer Josef Grazda die silberne Tapferkeitsmedaille I. Klasse, weiter dem Lokomotivführer Paul Neškodny und dem Weichensteller Elias Kraus die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse verliehen.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektorstellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 26. März d. J. taxfrei zu verleihen geruht: die bronzene

---

[5]) Siehe „Industrielles Echo“, XIV. Jahrgang, Nr. 638.

[6]) Siehe „Glückauf“ vom 24. 2. 1892.

[7]) Siehe „Jahrbuch der österreichischen Ingenieure und Architekten“ 1912; S. 54.

[8]) Vortrag im Karlsruher B. V. d. I. am 16. 10. 1912.

[9]) „Jahrbuch der österr. Ing. und Architekten“ 1912, S. 56, 1905.

[10]) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

Ehrenmedaille vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: den Zivilmatrosen Stephan Blasić, Ludwig Nick und Karl Olič der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich und Ungarn im Jahre 1914. Im Jahre 1914 wurden in Österreich und Ungarn im ganzen 371·982 *km* neue Eisenbahnstrecken (gegen 507·750 *km* im Jahre 1913) mit 139 Stationen und Haltestellen*), ferner 4 Abzweigungen von eigenen Strecken und 16 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen dem Verkehre übergeben.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen auf Österreich 161·378 *km* (gegen 129·427 *km* im Jahre 1913 und auf Ungarn 210·604 *km* (gegen 378·323 *km* im Jahre 1913).

Zwischen Österreich und Ungarn wurden zwei neue Anschlüsse hergestellt durch die am 5. Februar erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Wien—Preßburg, ferner durch die am 27. Mai erfolgte Eröffnung der k. k. Staatsbahnlinie Rudolfswert—Möttling—Landesgrenze einerseits und der Strecke Bubnjarci—Landesgrenze der Westungarischen Grenz-Lokaleisenbahn-Gesellschaft anderseits.

In Österreich wurde der elektrische Betrieb eingeführt:

1. Auf folgenden im Jahre 1914 neu eröffneten Linien, und zwar:

	km
auf den am 1. Jänner und 3. März eröffneten Strecken der Bozener Straßenbahnen . . .	7·299
auf der am 5. Februar neu eröffneten Strecke der Lokalbahn Wien—Landesgrenze gegen Preßburg (abzüglich der Peagestrecken) . .	45·777
auf der am 28. Februar eröffneten Teilstrecke der Lemberger elektrischen Straßenbahn .	0·534
auf der am 2. Juli eröffneten Strecke Oderberg—Hruschau der Schlesischen Landeseisenbahnen	8·517
auf der am 3. Juli eröffneten Teilstrecke der Czernowitzer elektrischen Straßenbahnen .	0·700
auf den am 15. Juli, 5. August, 4. Oktober und 21. November eröffneten Teilstrecken der Prager städtischen Straßenbahnen . .	6·861
auf der am 28. Oktober eröffneten Teilstrecke der Brünner städtischen Straßenbahnen . .	0·413
auf der am 22. November eröffneten Teilstrecke der Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr	2·143
auf der am 17. Dezember eröffneten Teilstrecke der Wiener elektrischen Straßenbahnen	1·915
Zusammen . .	74·159

2. Auf folgenden bereits bestandenen Teilstrecken: am 5. Februar auf den durch die Lokalbahn Wien-Landesgrenze gegen Preßburg mitbenützten 15 *km* langen Teilstrecken der k. k. Staatsbahnlinien Schwechat—Mannersdorf und Bruck a. L.—Hainburg. Von den neu eröffneten Strecken liegen:

*) Hiebei wurden die Haltepunkte der Mehrzahl der elektrischen Straßenbahnen sowie deren Abzweigungen von den eigenen Strecken außer Betracht gelassen; auch konnten die Länge und die Stationen der ungarischen Lokalbahnen nicht festgestellt werden.

I. In den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

	km
27. Mai: Rudolfswert-Möttling-Landesgrenze (k. k. Staatsbahnen)	48·889
5. Februar: Wien-Landesgrenze (gegen Preßburg) (abzüglich der Peagestrecken)	45·777
1. August: Lokalbahn Littau-Großsenitz . . .	22·000
1. September: Ostrau-Friedlander Eisenbahn Suchau i. Schl.-Teschen)	16.330
2. Juli: Schlesische Landeseisenbahnen (Oderberg-Hruschau)	8·517
1. Jänner und 3. März: Bozener Straßenbahnen	7·299
15. Juli, 5. August, 4. Oktober und 21. November: Prager elektrische Straßenbahnen	6·861
22. November: Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr	2·143
17. Dezember: Wiener elektrische Straßenbahnen	1·915
3. Juli: Czernowitzer elektrische Straßenbahnen	0·700
28. Februar: Lemberger elektrische Straßenbahnen	0·534
28. Oktober: Brünner elektrische Straßenbahnen	0·413
Zusammen . .	161·378

II. In den Ländern der ungarischen Krone.

	km
7. Februar: Bodrogközer landwirtschaftliche Eisenbahn	55·000
26. September: Lokalbahn Léva-Nagysurány . .	36·609
14. Oktober: Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen (Ogulin-Plaski)	26·937
9. Juli: Trencsiner Komitats-Lokalbahnen (Csácza-Trencsénmákó)	26·500
8. November: Lokalbahn Komárom-Guta . , .	25·798
12. November: Bajá-Bezdán-Zombor-Apatin-Szonder Lokalbahn (Szond-Hódság)	20·190
18. November: Slawonische Lokalbahnen (Požega-Velika)	12·187
5. Februar: Lokalbahn Preßburg-Landesgrenze .	7·383
23. Juni: Budapest-Budafóker Lokalbahn (Budafok-Törökbálint)	?
28. Februar: Kaschauer elektrische Straßenbahn .	?
Zusammen . .	210·604

Wirtschaftliche Kriegsmaßnahmen auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrswesens. In der Sitzung des Bayerischen Landeseisenbahnrates vom 16. v. M. gab der Vorsitzende einen Überblick über die wichtigeren Maßregeln, die aus Anlaß des Krieges auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrswesens getroffen worden sind. Sämtliche Eisenbahnen Deutschlands haben seit Anordnung des „Kriegsbetriebes“ (2. August 1914) auf Grund des Gesetzes vom 13. Juni 1873 bezüglich der Einrichtung, Fortführung, Einstellung und Wiederaufnahme des Bahnbetriebes den Anforderungen der Militärbehörde Folge zu leisten. Als die vordringlichste Aufgabe erschien nach Erlaß des Mobilmachungsbefehls die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse mit dem hiefür dienlichen Material. Eine uneingeschränkte Befriedigung der Bedürfnisse des öffentlichen Güterverkehrs ließ sich naturgemäß nicht ermöglichen. Es mußten zahlreiche Wünsche unerfüllt bleiben und empfindliche Hemmungen unvermeidlich getragen werden, namentlich in den ersten Kriegsmonaten, wo die Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen einer ganz außergewöhnlichen Belastungsprobe unterworfen war. Dank der Pflichttreue und ausdauernden Hingabe des Personals ist es gelungen, den schwierigsten und wichtigsten Anforderungen, welche die Mobilmachung und der Truppen-

Digitized by Google

aufmarsch an die Verkehrsverwaltung gestellt hatte, gerecht zu werden. Noch während des Aufmarsches konnten einige wichtige Erleichterungen für den öffentlichen Verkehr zugelassen werden. So waren schon von der zweiten Augustwoche an u. a. Lebensmittel aller Art und Vieh, Futter- und Düngemittel, Treiböle und vergällter Spiritus. landwirtschaftliche Maschinen, Saatgetreide usw. zur Beförderung allgemein zugelassen worden. Bei anderen Gütern mußte die Auflieferung zunächst auf besonders dringliche Fälle beschränkt bleiben. Unvermeidlich war die möglichste Einschränkung der Wagenbenutzung, insbesondere gedeckter Wagen, an deren Stelle vielfach nur offene Wagen, soweit erforderlich und angängig mit Decke, verwendet werden mußten. Ab 21. August wurde der gesamte öffentliche Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen freigegeben, immerhin unter Festhaltung des aus dem Kriegsbetriebe herzuleitenden Grundsatzes, daß eine allgemeine Transportpflicht nicht besteht.

Soweit es nach Lage der Dinge möglich und zweckdienlich erschien, sind die umfassendsten Maßnahmen gegen den Wagenmangel angeordnet. Der Wagendienst wird sorgfältig überwacht, für beschleunigte Untersuchung und Ausbesserung der Wagen in den Werkstätten ist Sorge getragen. Die für 1915 fällige Ergänzung des Vorrates an Wagendecken wurde schon im Oktober 1914 eingeleitet.

Um den Bezug der benötigten Rohstoffe zu erleichtern und den Absatz der inländischen gewerblichen und landwirtschaftlichen Erzeugnisse aller Art zu fördern, hat die bayerische Staatseisenbahnverwaltung im Zusammenwirken mit den anderen Eisenbahnen Deutschlands umfassende Tarifmaßnahmen getroffen. Von hervorragender Bedeutung sind die zur Erleichterung der Volksernährung dienenden Maßnahmen, namentlich die Ausnahmetarife für Brotgetreide und Mehl, Kartoffeln, dann Kartoffelstärkemehl und Kartoffelstärke zur Brotbereitung bestimmt, für geräuchertes und gepökeltes Fleisch, für Blumenkohl und Südfrüchte. Auch für eine Reihe weiterer Güter sind Ausnahmetarife festgesetzt worden.

Während im Anfange des Krieges den Eisenbahnen der Lebensnerv geradezu unterbunden schien, haben die Einnahmen namentlich aus dem Güterverkehr trotz der durch die zahlreichen Ausnahmetarife hervorgerufenen Frachtausfälle in ganz unerwartetem Maße eine befriedigende Steigerung erfahren. Es gestalteten sich die

Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen

aus dem Güterverkehr in den ersten sechs Kriegsmonaten einschließlich der Militärtransporte im Vergleich zu den entsprechenden Monaten des Vorjahres wie folgt:

im	v. H.	im	v. H.
August . . .	52·87	November . .	78·03
September . .	73·90	Dezember . .	91·85
Oktober . . .	73·34	Jänner . . .	93·31

Die beträchtliche Verbesserung der Gütereinnahmen von Monat zu Monat ist umso bemerkenswerter, als die Leistungsfähigkeit der Verkehrsverwaltung durch die Berufung eines großen Teiles ihres Personales zu den Fahnen und durch die Abordnungen zu den Betriebskolonnen im Feindeslande ganz empfindlich beeinträchtigt war.

Der Vorsitzende gedachte deshalb auch besonders der treuen Pflichterfüllung und Opferwilligkeit der Beamten und Arbeiter, die trotz der entstandenen Lücken in erfolgreichem Zusammenwirken zur Befriedigung der öffentlichen Verkehrsbedürfnisse mit allen Kräften beigetragen haben. Zugleich gab er der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck, daß das Wirtschaftsleben sich auch weiterhin kräftig entwickeln und damit das Streben des Feindes, Deutschland wirtschaftlich niederzuringen, für immer vereiteln werde.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1912. Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1912 umfassende Band XXXIII erschienen. Nachstehend werden einige wesentliche Ergebnisse mitgeteilt und den entsprechenden Angaben aus dem vor zehn Jahren erschienenen XXIII. Band (Rechnungsjahr 1902) gegenübergestellt.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 52.004 *km* am Ende 1902 auf 60.751 *km* am Ende 1912, also um 16·8%, gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1902 47.410 *km* oder 91·2% auf Staatsbahnen und 4594 *km* oder 8·8% auf Privatbahnen, 1912 dagegen 57.228 *km* oder 94·2% auf Staatsbahnen und 3523 *km* oder 5·8% auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1902 32.717 *km* oder 62·9% Hauptbahnen und 19.287 *km* oder 37·1% Nebenbahnen, 1912 dagegen 34.695 *km* oder 57·1% Hauptbahnen und 26.056 *km* oder 42·9% Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit 6%, die Nebenbahnen aber um 35·1% zugenommen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540.743 km^2 besaß Deutschland 1902 51.964 *km*, 1912 dagegen bei 540.858 km^2 Flächeninhalt 60.521 *km* vollspurige Eisenbahnen, so daß auf 100 km^2 entfielen 1902 9·61 *km* und 1912 11·19 *km* Eisenbahnen. Auf 10.000 Einwohner, deren im Reich im ersteren Jahr 57·73 Millionen, im letzteren 66·15 Millionen gezählt wurden, kamen 1902 9 *km* und 1912 9·15 *km* Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahr 1912 28.366 Lokomotiven, 62.649 Personenwagen einschließlich 419 Triebwagen und 648.107 Gepäck- und Güterwagen einschließlich 3 Triebwagen zur Verfügung. Gegen 1902 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von 39·8%, bei den Personenwagen von 51·8% und bei den Gepäck- und Güterwagen von 52·8% stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Fahrzeuge haben sich von 2572·32 auf 4435·41 Millionen Mark oder um 72·4% erhöht. Davon entfallen 1560·10 Millionen Mark auf Lokomotiven und Tender, 30·02 Millionen Mark auf Triebwagen, 929·34 Millionen Mark auf Personenwagen und 1915·95 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen sind im Jahre 1912 in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Rangierdienst 1208·85 Millionen, mithin auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge 19.879 Lokomotivkilometer zurückgelegt worden; davon wurden 794·59 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, das heißt zur Beförderung von Zügen geleistet. Gegen 1902 haben die Lokomotivkilometer um 51·1%, die Nutzkilometer um 49·5% und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 28·5% zugenommen.

An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer:

1902 . 9.800 oder täglich 26·85 Züge
1912 . 12.553 „ „ 34·39 „

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen im ganzen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1912 31.907·75 Millionen und auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge 524.662

Digitized by Google

Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hievon 8700·10, auf die Gepäck- und Güterwagen 22.619·53 und auf die Postwagen 588·19 Millionen Achskilometer. Gegen das Jahr 1902 ist ein Wachstum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im ganzen um 66·1%, bei den Personenwagen um 93·9%, bei den Gepäck- und Güterwagen um 58% und bei den Postwagen um 46·6%. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 41·3% gehoben.

Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen im Jahre 1912 auf eine Personenwagenachse 50.781, eine Gepäckwagenachse 51.359 und eine Güterwagenachse 17.041.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 *kg* gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 38.303·63 im Jahre 1902 auf 68.968·98 Millionen Tonnenkilometer, also um 80·1%, die tote Last (das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender, Triebwagen) im gleichen Zeitraume von 109.808·24 auf 208.432·24 Millionen Tonnenkilometer, also um 89·8% gestiegen. Außerdem wurden von den als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1902 13·28 Millionen und im Jahre 1912 72·57 Millionen Tonnenkilometer oder 446·5% mehr geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1912 eine Gesamtlast von 4·56 Millionen Tonnen gegen 2·86 Millionen Tonnen im Jahre 1902, mithin 59·4% mehr bewegt. Die ungewöhnliche große Zunahme bei der Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß bei den preußisch-hessischen Staatseinnahmen von 1909 ab auch die Leistungen der als Bau- und Betriebsdienstgut beförderten Lokomotiven, Personenwagen und Gepäckwagen erstmals mit in Anrechnung gebracht worden sind.

Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 24·65 im Jahre 1902 auf 25·37% und bei den Gepäckwagen von 2·44 auf 2·48% gestiegen, während sie bei den Güterwagen von 65·43 auf 64·11% zurückgegangen ist. Die auf die einzelne (leere und beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast ist von 2·78 *t* auf 3·20 *t* gestiegen.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1902 bis 1912 einen weiteren Aufschwung genommen. Im Jahre 1912 wurde eine Einnahme von 984·52 gegen 577·34 Millionen Mark im Jahre 1902, mithin ein Mehr von 70·5% erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 16.733 gegen Mk. 11.392 im Jahre 1902, mithin ein Mehr von Mk. 5341 oder 46·9%. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von Mk. 103 auf Mk. 92 zurückgegangen.

Die eigentliche Personenbeförderung einschließlich Militär- und Sonderzüge hat gegen das Jahr 1902 ein Mehr von 389·53 Millionen Mark oder 70·2%, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 14·83 Millionen Mark oder 79·3% aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2·82 Millionen Mark oder 71% erzielten.

Der Anteil der Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1912 auf

2·93% in der I. Klasse,
16·64% „ „ II. „
43·72% „ „ III. „
33·96% „ „ IV. „
1·75% bei der Militärbeförderung

gegen 4·19, 21·74, 48·25, 23·98, 1·84% im Jahre 1902.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1912 durchschnittlich 26 Eisenbahnfahrten gegen 15 im Jahre 1902; die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke ist im gleichen Zeitraume von 23·67 auf 22·90 *km* gefallen.

An Personenkilometern sind im Jahre 1913 im ganzen 39·932·96 gegen 21·104·61 Millionen im Jahre 1902, also 89·2% mehr zurückgelegt worden; auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 63%. Der Anteil der Wagenklassen an den Personenkilometern stellt sich 1912 auf

0·91% in der I. Klasse,
9·68% „ „ II. „
40·95% „ „ III. „
44·87% „ „ IV. „
4·09% bei der Militärbeförderung

gegen 1·51, 12·78, 47·46, 33·42 und 4·83% im Jahre 1902.

Die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer hatte im Jahre 1902 2·63 Pfg. betragen und ist auf 2·37 Pfg., also um 9·9% im Jahre 1912 zurückgegangen.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in der Zeit von 1902 bis 1912 eine erhebliche Steigerung erfahren.

Während die Einnahme im Jahre 1902 1298·34 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1912 auf 2252·24 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 73·5% stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 25.173 im Jahre 1902, dagegen Mk. 37.459 im Jahre 1912, also 48·8% mehr.

Die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von Mk. 98 im Jahre 1902 auf Mk. 110 im Jahre 1912 gehoben. An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 64·65% gegen 64·01% im Jahre 1902 beteiligt.

(Schluß folgt.)

BUCHANZEIGEN.

Die Tiroler Bergbahnen. Technisch und landschaftlich dargestellt von Ing. Karl Armbruster, Oberinspektor d. Südb. i. R. Verlag für Fachliteratur Ges. m. b. H., Wien, I., Berlin, W. 30, London, E. C. Preis K 10 = Mk. 8·50.

Die im Laufe der letzten zwei Jahre erfolgte Eröffnung neuer Bergbahnen in Tirol hat dazu beigetragen daß diesen Bahnanlagen neuerdings wieder erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet wird. Namentlich stehen gegenwärtig die Seilschwebebahnen, die sich in Tirol bereits in zwei verschiedenen Ausführungsformen im Betriebe befinden und für eine große Anzahl aussichtsreicher Berghöhen geplant sind, im Mittelpunkte des allgemeinen Interesses, da durch sie ein kräftiger Aufschwung des Fremdenverkehres in den Alpenländern erhofft wird.

Durch das Hinzutreten dieses modernsten Betriebssystemes zu den bereits bestehenden, weist das Land Tirol heute in seinen Bergbahnen eine interessante Mannigfaltigkeit auf; es bietet infolgedessen ein erbieges Feld für Vergleichsbeobachtungen und lassen auch sich die Fortschritte, die im letzten Jahrzehnt auf dem Gebiete der Bergbahntechnik gemacht wurden, in lehrreicher Weise verfolgen.

Digitized by Google

In dem vorliegenden, prächtigen Buche wird zum ersten Male ein zusammenfassender Überblick über das im Bergbahnwesen in Tirol bis jetzt Geschaffene gegeben, wobei nicht nur die technischen Mittel, die zur Erschließung der Bergwelt angewendet wurden, sondern auch die landschaftlichen Vorzüge der erschlossenen Gebiete in Betracht gezogen erscheinen.

Es ist daher in hohem Maße geeignet, einen Einblick in das technisch hochinteressante moderne Bergbahnwesen zu verschaffen, und durch Hervorhebung des Landschaftlichen dem schönen Lande Tirol neue Freunde zuzuführen.

Das Buch zerfällt in zwei Abschnitte und einem Anhang. Im ersten allgemeinen Teil wird versucht, die Entwicklung des Bergbahnwesens und der verschiedenen Betriebssysteme der Bergbahnen mit besonderer Berücksichtigung Tirols darzustellen und das einschlägige Material in geordneter Weise niederzulegen. Hieran schließen sich im zweiten speziellen Teile Einzeldarstellungen von zwölf Bergbahnen Tirols, die sich nicht nur darauf beschränken, die bezeichnenden technischen Merkmale und die Erfahrungsergebnisse finanzieller Natur der einzelnen Bahnen hervorzuheben, sondern auch demjenigen Anregung bieten dürften, der dem Bergbahnwesen Tirols als Tourist und Naturfreund entgegentritt.

Im Anhange sind die behördlichen Bestimmungen über Konzessionierung, Bau und Betrieb von Bergbahnen in Österreich zusammengefaßt.

Der Verfasser hat unsere Eisenbahnliteratur um ein ebenso tüchtiges wie prächtiges Buch bereichert.

Compass 1915, finanzielles Jahrbuch in drei Bänden. Die als Jahrgang 1915 bezeichneten Bände des „Compass", welche die Bilanzen pro 1913/14 enthalten, sind das getreue Spiegelbild der Wirtschaft Österreich-Ungarns und insbesondere des Standes aller heimischen Aktiengesellschaften, Sparkassen usw. vor Ausbruch des großen, des größten Krieges aller Zeiten. Was nach diesem Kriege sein wird, wie sich dann die wirtschaftlichen Verhältnisse gestalten werden, — wer vermöchte es zu sagen. Hier aber ist von dem getreuen Chronisten, der durch 48 Jahre unermüdlich und in emsigster Kleinarbeit die Entwicklung der Volkswirtschaft festgehalten hat, deren Stand vor dem Kriege festgehalten und zum ewigen Gedächtnis niedergeschrieben. Auf diese Bände wird man in Zukunft immer wieder zurückgreifen müssen. Die neuen Bände und die Bände des im nächsten Jahre erscheinenden 49. Jahrganges werden, wie wir alle hoffen, Grenzsteine und Ausgangspunkt bilden für ein von uns kaum gedachtes Vorwärtsschreiten.

Die Bearbeitung des neuen Jahrganges zeigt dieselbe fast wissenschaftliche Gründlichkeit und Genauigkeit, die man von der Schriftleitung dieses im In- und Auslande gleich hochgeschätzten Nachschlagewerkes zu erwarten gewohnt ist.

Wer sich über die Wirtschaftsverhältnisse des In- und Auslandes im allgemeinen, über Anleihen, Banken, Versicherungsinstitute, Industrieunternehmungen und Verkehrsanstalten Österreich-Ungarns unterrichten will, muß zum „Compass" greifen und wird darin erschöpfende Auskunft finden.

CLUBNACHRICHTEN.

Baurat Franz Schmarda †. Wieder hat der Tod eine empfindliche Lücke in die Reihen unserer Clubmitglieder gerissen — unser Ehrenmitglied, Baurat Franz Schmarda wurde am 2. April l. J. zu Grabe getragen. Der Verstorbene, der ein Alter von 84 Jahren erreichte, war seit dem Jahre 1877 Clubmitglied und vom Jahre 1882 bis 1907, also volle 25 Jahre, Clubkassier. Mit hingebungsvollstem Eifer die Interessen des Clubs wahrend, widmete sich Baurat Schmarda der Verwaltung des Clubvermögens. Die Generalversammlung des Jahres 1907 anerkannte seine so ersprießliche Tätigkeit durch die einstimmige Ernennung zum Ehrenmitgliede, der höchsten Auszeichnung, die der Club zu vergeben hat. Bei dem Leichenbegängnisse war die Clubleitung durch den Präsidenten Exzellenz Dr. von Wittek und Hofrat Reiber vertreten, die namens des Club einen Kranz auf die Bahre legten. Der Club wird dem Dahingeschiedenen ein treues, dankbares Andenken bewahren. Eine ausführliche Würdigung seines Wirkens behalten wir uns vor.

Bericht über den dritten Wienerwaldausflug. Nach zweimaligem, wegen Regenwetters notwendigem Verschieben, fand dieser Ausflug diesmal bei herrlichstem Frühlingswetter Sonntag den 21. März l. J. statt.

In beinahe gleicher Anzahl, wie das letzte Mal, trafen sichdie Teilnehmer in Sievering. Um 9 Uhr setzte sich die „Kolonne", deren Führung abermals unserem Kollegen Dr. Malcher oblag, in Bewegung. Bei der ersten Wegkreuzung versuchte eine Gruppe der Teilnehmer den Führer auf einen Weg zu verlocken, der das Ziel, die Höhe des Hermannskogels, in der kürzesten Zeit erreichen ließ und die Ausflügler recht bald die gute Luft und schöne Aussicht genießen könnten; doch der Führer verstand es, mit vielversprechenden Worten diese Gruppe davon zu überzeugen, daß man auch zu einem späteren Zeitpunkte — am Hermannskogel recht gut frühstücken könne, wählte den etwas längeren Weg und bot den Ausflüglern bald Gelegenheit, ein herrliches Bild bewundern zu können: Von ungetrübtem Sonnenlicht bestrahlt, tauchten die Schneefelder des Schneeberges, der Schneealpe, die Hohe Wand auf und in weiter Ferne lugte sogar der Ötscher hervor.

Schon um 1/2 11 Uhr waren die lustigen und hungrigen Wanderer am Ziele angelangt und als der „Schrei nach dem Brote" in allseits befriedigender Weise seine Lösung gefunden, ließ es sich die Teilnehmerschar in der gut geführten Gastwirtschaft wohl schmecken. Nach etwa einstündiger Rast wurde die Rückwanderung angetreten, die uns wieder nach Sievering führte, wo die „Elektrische" zur Heimfahrt benützt wurde.

Getragen von dem Gefühle der größten Befriedigung über diesen Ausflug, beschlossen die Teilnehmer Palmsonntag den 28. d. M. gleichfalls eine Wienerwaldwanderung zu unternehmen, und zwar in die Baunzen. Inspektor Taussig.

Bericht über die Clubversammlung am 30. März 1915. Präsident Exzellenz Dr. von Wittek erstattete nach Begrüßung der zahlreich erschienenen Clubmitglieder und Gäste folgende geschäftliche Mitteilungen:

Seit unserer letzten Clubversammlung ist als wirkliches Clubmitglied beigetreten Herr Ludwig Redlich, Großindustrieller in Auspitz.

Gestorben ist das wirkliche Clubmitglied Herr Oberinspektor i. R. Cyrill Mayer in Linz, an dem wir ein langjähriges, treues Clubmitglied verlieren. Der Verstorbene war seit dem Jahre 1881 Mitglied unseres Club. Wir werden ihm ein treues Gedenken bewahren.

Übermorgen am 1. April entfällt mit Rücksicht auf den Gründonnerstag der Teeabend. Die nächste Zusammenkunft findet Donnerstag den 8. April statt.

Samstag den 17. April um 1/2 8 Uhr abends wird in diesem Saale zu Gunsten des Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner ein Vortragsabend abgehalten, für den Frau k. u. k. Hofschauspielerin Albach-Retty und Hofopernsängerin Fräulein Paula Windheuser in liebenswürdigster Weise ihre Mitwirkung zugesagt haben. Sitzkarten zu 3 und 2 K, für Clubmitglieder und deren Angehörige jedoch ohne Rücksicht auf die Platzgattung zu 1 K im Clubsekretariate erhältlich.

Dienstag den 13. April hält Herr Ingenieur Robertson um 1/2 7 Uhr abends einen Lichtbildervortrag über „Indien".

Heute hält Herr Ingenieur Robert Schanzer einen Vortrag über „Zeitgemäße und zeitlose Dichtungen" und Baronin Mühlwert-Meinhart hat sich über unsere Bitte in liebenswürdigster Weise bereit erklärt, uns ebenfalls einige Dichtungen vorzutragen.

Nach dem heutigen Vortrage versammeln wir uns hier zu gemeinsamem Abendessen, für dessen Beistellung unser unermüdliches Damen-Wirtschaftskomitee gesorgt hat.

Als vollendeter Vortragsmeister las Ingenieur Schanzer Werke unserer erlesensten Dichter und die Auswahl sowohl der ernsten, als auch der heiteren Werke gab Zeugnis für den feinen Sinn und den geläuterten Geschmack des Vortragenden. Baronin Meinhart entzückte wie gewöhnlich die Zuhörer durch die allerliebste Wiedergabe Roseggerscher Dialektdichtungen und das immer sich wiederholende Verlangen nach Zugaben war der beste Beweis, wie sehr die Vorträge gefielen. Worte herzlichen Dankes unseres Präsidenten an die Vortragenden beschlossen den schönen Abend.

Digitized by Google

Privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

EINLADUNG

zur **sechzigsten ordentlichen Generalversammlung** der stimmberechtigten Aktionäre der **privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft** am 5. Mai 1915.

Die Herren Aktionäre werden hiemit zu der auf Grund des § 35 der Statuten anberaumten sechzigsten ordentlichen Generalversammlung, welche Mittwoch, den **5. Mai 1915,** um 3 Uhr nachmittags, in Wien, im Industriehause, III/3, Schwarzenbergplatz 4, stattfinden wird, eingeladen.

Tagesordnung:

1. Genehmigung der Jahresrechnung und des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1914 und Bestimmung über die Verwendung des Reinerträgnisses.

2. Teilweise Erneuerung des Verwaltungsrates.

3. Wahl eines Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Betriebsjahres 1915.

Bezüglich des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der §§ 30, 36 und 39 der gesellschaftlichen Statuten hingewiesen.

Der Besitz von je 20 Stück Aktien gibt das Recht auf eine Stimme, mit der Beschränkung jedoch, daß ein Aktionär in keinem Falle mehr als 20 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden; letzterer muß jedoch ebenfalls stimmberechtigter Aktionär sein und kann außer 20 eigenen nicht mehr als 40 fremde Stimmen in sich vereinigen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber ausgefüllt und eigenhändig unterzeichnet werden.

Die Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Aktien **spätestens bis inklusive 21. April 1915,** und zwar:

In **Wien** bei der Kassa der k. k. privilegierten allgemeinen österreichischen Boden-Credit-Anstalt,

in **Budapest** bei der Kassa der ungarischen allgemeinen Creditbank

gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur Generalversammlung in Empfang zu nehmen.

Die Herren Aktionäre werden ersucht, ihre Vollmachten spätestens bis 1. Mai 1915 bei dem **Sekretariate** der Gesellschaft in Wien, I. Schenkenstraße 8—10, abzugeben.

Die Zurückstellung der Aktien erfolgt nach abgehaltener Generalversammlung.

Wien, im April 1915.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Der vereinigte Verwaltungsrat.

K. k. priv. Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Die neunundfünfzigste ordentliche Generalversammlung findet **Dienstag, den 18. Mai 1915** statt.

Die Aktien sind spätestens bis 20. April d. J. bei der Liquidatur der k. k. Credit Anstalt, I., Am Hof 6 oder bei den anderen bekanntgegebenen Stellen zu deponieren.

Wien, am 3. April 1915.

K. k. priv. Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

UNION-BANK.

Die **fünfundvierzigste ordentliche Generalversammlung** der Aktionäre der Union-Bank findet **Montag, den 19. April 1915,** um 11 Uhr vormittags im Anstaltsgebäude, I., Renngasse Nr. 1, statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Verwaltungsrates und Vorlage des Bilanzabschlusses pro 1914.
2. Bericht des Revisionsausschusses und Beschlußfassung hierüber.
3. Beschlußfassung über die Verwendung des Reingewinnes.
4. Antrag des Verwaltungsrates auf eventuelle Heranziehung des Kapitals-Reservefondes im Sinne des § 38 der Statuten und Beschlußfassung hierüber.
5. Wahl in den Verwaltungsrat.
6. Wahl des Revisionsausschusses für das Jahr 1915.

Die stimmberechtigten Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung teilzunehmen wünschen, wollen ihre Aktien in Gemäßheit des § 27 der Statuten spätestens am 12. April d. J. deponieren, und zwar in **Wien** bei der Liquidatur der Union-Bank und bei den anderweitig bekanntgegebenen Stellen.

Union-Bank.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art 749
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, **Ges.-Versicherungssumme** K 2.463,070.507, **Anzahl der Mitglieder:** 157.844.

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts. Telephon 12986. Telephon 21113

Allgemeine Uniformierungsanstalt BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 **Telephon 13530**

Schnelldreh-Revolverstahl №5%

Marke:

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der **am Freitag, den 30. April 1915** um 10 Uhr vormittags im gesellschaftlichen Bureau **(VI., Getreidemarkt 1),** stattfindenden

59. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

GEGENSTÄNDE DER VERHANDLUNG SIND:

1. Bericht des Verwaltungsrates über die Geschäftsführung im Jahre 1914.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1914.
3. Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisions-Ausschusses.
5. Wahlen in den Verwaltungsrat.

Jene Herren Aktionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Aktien bis inklusive 22. April 1915** in **Wien** bei der k. k. priv. Österreichischen Länderbank; in **Prag** bei der Filiale dieser Bank; in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Filiale der k. k. priv. Österreichischen Länderbank; in **Berlin** bei der Berliner Handels-Gesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland und der Bank für Handel und Industrie; in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank und der Deutschen Effekten- und Wechsel-Bank; in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank mittels doppelt auszufertigender Verzeichnisse (wozu Formulare bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur General-Versammlung. Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 27. Februar 1915. (Nachdruck wird nicht bezahlt).

Der Verwaltungsrat.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Verlage und Verlag des Club österreichischer Eisenbahnbeamten

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Stanford University SEP 23 1915 HRL

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 9. Wien, den 1. Mai 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen. — Berichtigung. — Möbelkoffer und Möbelkiste, eine wichtige Tarifentscheidung. Mitgeteilt von Dr. Wilhelm Kowarz. — Einiges von der Wiener Kriegsfürsorge. Vom Geh. Rat Minister a. D. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek. — Baurat Franz Schmarda †. — Ministerialrat Hans Kargl †. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Anrechnung der Kriegsdienstzeit für Staatsbahnbedienstete. Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken. — Buchanzeigen: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Die Bergstadt. — Patentbericht. — Clubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Clubanzeigen.

Das Clubtelephon (Nr. 355) ist von nun ab auch für interurbane Gespräche benützbar. Die Gebühren sind von dem Telephonierenden zu tragen. Jedes interurbane Gespräch ist vorher im Clubsekretariate anzumelden.

* * *

An jedem regenfreien Sonntag Vormittagsausflug in den Wienerwald. Auskunft im Clubsekretariate. Der Ausflug entfällt auch dann, wenn am Vortage Regenwetter eingesetzt hat.

Berichtigung.

Die in der Veröffentlichung des von Professor Dr. H. Strache am 3. März 1914 im Club österr. Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrages „Über Stations- und Zugsbeleuchtung“ auf Seite 245 der Nr. 30 aus 1914, Jahrgang 1914, als Abbildung einer Luxlichtlampe erwähnte Abbildung, ist nicht die Abbildung einer Luxlichtlampe, sondern einer Starklichtlampe von der Firma R. Ditmar, Gebr. Brünner Nachf., Wien, X. Eugenstraße 57.

Möbelkoffer und Möbelkiste, eine wichtige Tarifentscheidung.

Mitgeteilt von Dr. **Wilhelm Kowarz.**

Am 27. Mai 1913 wurden von der Firma H. & Co. von Wien an Sch. & Co. in Passau zwei Möbelkoffer im Gewichte von 1980 *kg* und 2740 *kg*, zusammen 4720 *kg* als Frachtgut aufgegeben. Die Sendung kam von Bulgarien und war für London und Paris bestimmt; sie trat in Semlin in österreichisches Gebiet ein und verließ dasselbe in Passau. Zur zollfreien Durchfuhr wurde das Gut dem k. k. Hauptzollamte in Wien gestellt. Das k. k. Hauptzollamt hat somit die Verpackung des Gutes gesehen und die Beschaffenheit derselben im zollamtlichen Begleitscheine auch vermerkt. Auf dem Frachtbriefe wurde die Verpackung der Sendung vom Kläger als Möbelkiste bezeichnet.

Die Fracht wurde wegen des großen Umfanges und Gewichtes der Möbelkoffer nach Abschnitt C VII des österr., ung., bosn.-herz. Eisenbahn-Gütertarifes, I. Teil, Abteilung B, vom 1. Jänner 1910, S. 21 („sonstige Straßenfahrzeuge“) berechnet. Gemäß diesem Abschnitt VII *a)* 2 β wird die Frachtgebühr für beladene Möbelwagen, auch ohne Räder oder auf Rollen (Möbelkoffer) bis zu 7 *m* Länge unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5000 *kg* für den Möbelwagen (Möbelkoffer) nach der für das verladene Gut maßgebenden Frachtgutklasse berechnet. Es wurden somit für jeden Möbelkoffer ein Mindestgewicht von 5000 *kg* und nicht für beide zusammen 5000 *kg* der Frachtberechnung zugrunde gelegt. Umzugsgut tarifiert nach dem oberwähnten Gütertarife, Seite 118, bei Aufgabe von mindestens 5000 *kg* nach Tarifklasse A. Da nun von der Aufgabestation Wien infolge der unrichtigen Verpackungsbezeichnung auf dem Frachtbriefe irriger Weise nur die Frachtgebühren für zusammen 5000 *kg* Umzuggut nach Klasse A angerechnet und eingehoben worden sind, so hat die Abgabestation Passau den Frachtunterschied in derselben Höhe der Fracht von K 124·50 für das noch weiter zu rechnende Mindestgewicht von 5000 *kg* vom Empfänger eingehoben und die Frachtkarte richtiggestellt.

Die Firma klagte nun das k. k. Ärar auf Rückvergütung dieser K 124·50, weil sie behauptete, daß die Verpackung in Möbelkisten und nicht in Möbelkoffern erfolgte. Es handelte sich demnach in dem Prozesse hauptsächlich darum, den Begriff „Möbelkoffer“ festzustellen und dann zu beweisen, daß die damalige Verpackung diesem Tarifbegriffe der Möbelkoffer entsprach.

Im österr., ung. und bosn.-herz. Eisenbahntarife, Teil I, Abteilung B, findet sich im Abschnitte VII folgende Bestimmung:

„A. Möbelwagen, auch ohne Räder oder auf Rollen (Möbelkoffer)“. Der Tarif bezeichnet demnach Möbelwagen auch ohne Räder oder auf Rollen als Möbelkoffer, das heißt, daß ein Möbelkoffer das vorbildliche Aussehen

Digitized by Google

eines Möbelwagens haben m u ß, Räder oder Rollen haben k a n n, obwohl er unter die Straßenfahrzeuge eingereiht ist. Denn einerseits kann die Straßenbeförderung auch auf sogenannten Fahrgestellen, auf die die Möbelkoffer gesetzt werden und die alle Spediteure in verschiedenen Größen zur Verfügung haben oder auch auf gewöhnlichen Streifwagen geschehen, andererseits gewährleistet das Weglassen der Fahrvorrichtung eine sicherere Verladung gegen Verschubstöße (Umfallen) und verursacht eine Gewichtsminderung, die tarifarisch bei manchen fremden Bahnen von Einfluß auf die Beförderungsgebühren für dieses allgemeine Beförderungsmittel sein kann. Es ist ganz klar, daß ein Möbelwagen, der ohne Räder und Deichsel, wie dies auf Eisenbahnzügen oft zu sehen ist, befördert wird, deshalb den Typus eines Straßenfahrzeuges nicht verliert und nicht zu einer Kiste wird. Denn auf diese Weise könnte die Tarifbestimmung auch für Möbelwagen umgangen werden.

Der Begriff „Möbelkoffer" im tarifarischen Sinne läßt sich also dahin festlegen, daß unter Möbelkoffer (kleinere) Möbelwagen mit oder ohne Räder oder auf Rollen zu verstehen sind, die als Verpackung mehrerer Möbelstücke (Zimmereinrichtungen) dienen. Insoferne die vom Kläger beschriebenen Möbelkisten angeblich eine handelsübliche Bezeichnung für eine bestimmte Verpackung das Aussehen von Möbelkoffern haben, fallen sie eben auch unter den tarifarischen Begriff „Möbelkoffer" und die hiefür vorgesehenen Tarifbestimmungen.

Der Ausdruck „Möbelkiste" kommt im Tarife überhaupt nicht vor, trotzdem alle möglichen Verpackungsarten berücksichtigt sind. Die Bahn kennt einen Versandt von Möbeln nur unverpackt, in Verschlägen, Kisten, Möbelkoffern oder Möbelwagen. (Siehe Tarif Abt. B, Pos. M 27, Seite 95 und Pos. U 1, Seite 123.) Daß Kisten, insbesondere solche, in denen Möbel verpackt werden, eigene Vorrichtungen zum Schutze des Gutes oder zur leichteren Bewerkstelligung der Beförderung haben, ändert nichts an dem Begriffe der Kiste. Wenn aber eine Verpackung, auch wenn sie vom Versender eine Möbelkiste genannt wird, das Aussehen eines Möbelwagens hat, so fällt sie unter den tarifarischen Begriff des Möbelkoffers. Die Tarifierung hiefür hat auch ihren besonderen Grund. Möbelkoffer haben einen großen Umfang und nehmen daher viel Raum ein, so daß nur höchstens zwei Möbelkoffer in einem offenen Güterwagen, der 15 bis 20 *t* hat, verladen werden können. Dabei ist das Gewicht kein besonders großes. Würde deshalb nur das wirkliche Gewicht des Gutes der Frachtgebührenberechnug zugrunde gelegt werden, so wäre bei jeder Sendung 10 bis 15 *t* Ladegewicht unausgenutzt. Der Bahn ist aber an der möglichsten Ausnutzung des Ladegewichtes gelegen, damit sie keinen Gebührenausfall hat. Daher hilft sie sich bei Erstellung der Tarife dadurch, daß sie auch den Raum in Rechnung zieht.

Daß die beiden aufgegebenen Stücke Möbelkoffer waren, geht schon aus dem hohen Gewichte hervor. Kisten im Gewichte von 1980 und 2740 *kg* vermögen, auch wenn sie noch so stark gebaut sind, solchen Lasten gegen Durchbrechen nicht genügenden Widerstand zu leisten. So umfangreiche Verpackungen, die einen 15 bis 20 tonnigen Wagen allein ausfüllen, müssen eigens und zwar so fest gebaut sein, wie Möbelwagen, und können nicht mehr als Kisten angesehen werden.

In der von der Firma selbst ausgefüllten und unterschriebenen Zolldeklaration sind die Verpackungen ausdrücklich als Möbelkoffer, im Frachtbriefe offenbar wegen der billigeren Tarifierung als Möbelkisten, bezeichnet. Die Firma mußte eben damit rechnen, daß die Zollorgane bei der Zollabfertigung das Gut besichtigen, während sie dies bei der bahnamtlichen Aufgabe nicht zu befürchten hatte, weil das Gut im Magazine aufgeliefert, der Frachtbrief aber in einem hievon räumlich getrennten, oft weit entfernten Amtsraume kalkuliert wird.

(Über den Begriff „Möbelkoffer" vergleiche den „Leitfaden durch die tarifarischen Bestimmungen der Eisenbahnen in Österreich-Ungarn" von Guido K o h n, Redakteur des „Allgemeinen Tarifanzeigers", Seite 57). Weder im Tarife noch in dem Vereinsbuche des Verbandes österreichischer Möbeltransporteure findet sich der Ausdruck „Möbelkiste". Diese Bezeichnung hat vielmehr die Firma für ihre Zwecke selbst geprägt und es kann daher von einem handelsüblichen Namen nicht gesprochen werden. Im Vereinsbuche wird nur zwischen Möbelwagen, Möbelkoffern und Liftvans (Möbelbeförderungskasten sogenannte Lifts) unterschieden. Für diese Patent-Möbeltransportkasten sind im Vereinsbuche Seite 32 genau dieselben Tarife vorgesehen, wie für die Möbelwagen. Das k. k. Bezirksgericht hat denn auch die Klage kostenpflichtig abgewiesen mit nachstehender Begründung:

„Bei der Entscheidung in der vorliegenden Rechtssache handelt es sich lediglich um die Frage, ob die Bahn berechtigt war, für das zur Versendung gebrachte Umzuggut den Tarifsatz für Möbelwagen und Möbelkoffer in Anwendung zu bringen, also für jedes der zwei zur Versendung gebrachten Behältnisse die Fracht gesondert unter Zugrundelegung eines Gewichtes von je 5000 *kg* somit zusammen von 10.000 *kg* zu berechnen, oder ob sie auf Grund des Tarifes mit Rücksicht auf das Effektivgewicht der beiden Behältnisse zusammen per 4720 *kg* die Fracht nur mit 5000 *kg* zu berechnen und einzuheben berechtigt war. Das Gericht gelangte nun bei Beantwortung dieser Frage zur Entscheidung, daß die Bahn berechtigt war, für die beiden in der Klage erwähnten Frachtstücke, von der Klägerin Möbelkisten genannt, den höheren Tarif für Möbelwagen und -Koffer in Anwendung zu bringen, dies in nachstehender Erwägung. Klägerin hat durch ihre an das ständige

Digitized by Google

Tarifkomitee der österreichisch-ungarischen und bosnischen Eisenbahnverwaltungen in Wien gerichtete, dortselbst am 27. April 1905 eingelangte Zuschrift selbst klar und deutlich zum Ausdruck gebracht, daß sie weiß, daß die Bahn derartige Behältnisse, von denen sie in dieser Zuschrift spricht und die sie cadres pliants, Möbelkisten, nennt, unter den Begriff Möbelkoffer einreiht; nun steht aber der Unterschied zwischen Möbelkiste und Möbelkoffer keineswegs streng fest; dies bringt die Klägerin auch selbst in vorgenannter Zuschrift zum Ausdruck, indem sie darin wörtlich sagt:

„In der Unterredung unseres Herrn H. im Eisenbahnministerium wurde unter anderem darauf hingewiesen, daß auf einem Wagen, auf welchem ein Möbelkoffer bezw. wie wir es nennen, eine Möbelkiste, verladen sei, keine anderen Güter zugeladen werden könnten und aus diesem Grunde der ganze Waggon bezahlt werden müßte". Wenn nun aber die Bahn, wie aus dieser Zuschrift erhellt, derartige Behältnisse regelmäßig als Möbelkoffer behandelte — in der Güterklassifikation sind sie nicht namentlich angeführt — so brachte sie dadurch eben zum Ausdruck, daß sie dieselben unter dem Begriffe Möbelkoffer einreihe und deshalb für die Beförderung derselben den hiefür im Tarife aufgestellten Frachtsatz begehre; und hiezu war sie zweifellos berechtigt. Die Bahn darf zwar den Tarif nicht willkürlich handhaben, da doch in demselben das Anbot liegt, bestimmte Frachtgüter zu bestimmten Frachtsätzen zu befördern; wenn es aber zweifelhaft ist, unter welchen Tarifsatz ein bestimmtes Gut fällt, dann ist sie wohl berechtigt, für dasselbe den Frachtsatz zu bestimmen, zu welchem sie dieses Gut befördern will; zu diesem Behufe ist eben auch das Tarifkomitee bestellt. An dieses wandte sich auch Klägerin in einer Zuschrift, um von der Bahn einen niedrigeren Frachtsatz für die darin erwähnten Behältnisse zu erreichen; damit brachte aber die Klägerin selbst zum Ausdruck, daß sie das Recht der Bahn zur Bestimmung des Frachtsatzes für diese Art der Behältnisse zum Transporte von Möbeln anerkenne. Wie nun aber Klägerin selbst ausführte, wurde dieses ihr Ansuchen um Herabminderung des Frachtsatzes abschlägig beschieden. Um nun aber doch einen geringeren Frachtsatz zu erreichen, ließ Klägerin eine andere Art dieser Behältnisse anfertigen, die sie Möbelkisten nennt, von denen sie aber selbst sagt, daß sie so aussehen wie Möbelkoffer, nur mit dem Unterschiede, daß sich die Wände auseinandernehmen lassen; Gewicht und Fassungsraum hätten mit der Frage, ob es sich um Kisten oder Koffer handle, nichts zu tun. Auch mit diesen sogenannten Möbelkisten erklärte Klägerin bei der Deklarierung derselben als Kisten anstatt als Möbelkoffer auf einen entschiedenen Widerstand der Bahn gestoßen zu sein.

Wenn nun die Klägerin für diese Behältnisse den niedrigeren Tarifsatz beansprucht, so besagt sie damit auch, daß sie durch die Einführung dieser neuen Type zum Transporte von Möbeln Behältnisse geschaffen habe, die nach ihrer Anschauung zweifellos unter den niedrigeren Tarifsatz fallen und für die daher die Bahn den höheren Frachtsatz einzuheben nicht mehr berechtigt sei; sie gibt ihnen offenbar eben deshalb auch eine andere Bezeichnung. Würde es nach Anschauung der Klägerin selbst zweifelhaft sein, ob diese Type unter den niedrigeren Frachtsatz des Tarifes fällt, dann könnte sie nicht auf Grund des Tarifes mit der gegenständlichen Klage die Rückzahlung der nach dem höheren Frachtsatze eingehobenen Mehrgebühr verlangen, zumal ihr auch die bisherige Übung der Bahnen hiebei bekannt ist. Es entsteht daher die Frage, ob mit dieser neuen Type tatsächlich eine neue Art von Frachtgut geschaffen wurde, die zweifellos unter einen niedrigeren Frachtsatz fällt, ob also dieselbe von der in obiger Zuschrift der Klägerin erwähnten Art derart verschieden ist, daß die Bahn auf Grund ihres Tarifes verpflichtet sei, dieselbe zu dem oberwähnten geringeren Frachtsatze und nicht mehr zu dem für Möbelkoffer zu befördern; diese Frage muß verneint werden.

Hier kommt vor allem zu erwägen, daß Klägerin in ihrer mehrerwähnten Zuschrift an das Tarifkomitee selbst sagt, daß sogar die von ihr dort beschriebenen und von ihr als Möbelkisten bezeichneten Behältnisse zum Transporte von Möbeln, welche einen Fassungsraum bis zu 1200 *kg* haben, von der Bahn als Möbelkoffer angesehen werden und daß die Bahn sogar für diese kleineren Behältnisse aus Verladungsrücksichten den höheren Tarifsatz wie er im Tarife unter der Rubrik „Straßenfahrzeuge", für Möbelwagen, auch ohne Räder oder auf Rollen (Möbelkoffer) festgesetzt ist, einhebt. Wenn nun aber der Klägerin schon bezüglich dieser kleineren Behältnisse im Eisenbahnministerium bedeutet worden ist, daß für sie die Fracht nach dem höheren Tarife eingehoben werden müsse, weil keine anderen Güter zugeladen werden könnten, warum sollte dann die Bahn für die in der Klage erwähnten Behältnisse mit einem Ladegewichte von zusammen 4720 *kg* oder für andere noch größere derartige Behältnisse, wenn schon das Gewicht und der Fassungsraum mit der Frage ob es sich um Möbelkisten oder -Koffer handle, nichts zu tun haben sollte, eine geringere Gebühr einzuheben verpflichtet sein? Doch nicht etwa deshalb, weil diese Behältnisse jetzt nicht mehr, wie die früher zum Versand gebrachten zerlegbar sind und weil sie von der Klägerin als Möbelkisten bezeichnet werden?! Mit Recht muß da vielmehr gesagt werden, daß es gewiß nicht zweifellos ist, daß diese neue Type von Behältnissen zum Transporte von Möbeln also auch der klagsgegenständlichen (Behältnisse), welche Klägerin

Digitized by Google

in der Zolldeklaration sogar selbst als Möbelkoffer bezeichnete, nicht oder nicht mehr unter den Begriff Möbelkoffer falle und daher die Bahn verpflichtet sei, den geringeren Frachtsatz hiefür in Anwendung zu bringen; Zweck und Größenverhältnis sind ja doch gleich geblieben nur die Bauart ist jetzt eine andere. Wenn aber die neue Type nicht zweifellos unter den niedrigeren Frachtsatz fällt, dann ist aber auch die Bahn berechtigt, selbst den Frachtsatz zu bestimmen, somit auch den höheren Frachtzatz wie für Möbelwagen und Koffer zu verlangen und war sie daher auch berechtigt, die ursprünglich zu wenig eingehobene Fracht nachträglich einzuheben, dies umsomehr als ja Gewicht Größe und Fassungsraum sich nicht geändert haben und die Bahn auch bisher schon und zwar auch für kleinere Behältnisse als die klagsgegenständlichen regelmäßig den höheren Frachtsatz eingehoben hat. In Erwägung dieser Umstände erachtete das Gericht auch den Umstand, daß die Aussagen der beiden Zeugen J. H. und J. H. über die Beschaffenheit der klagsgegenständlichen Behältnisse zum Teil einander direkt widersprechend sind, für die Entscheidung in vorliegender Rechtssache nicht von Einfluß, desgleichen hielt es auch die Aufnahme eines Sachverständigenbeweises wie auch der übrigen in Antrag gebrachten Beweise für überflüssig und wies, ohne auf diese Beweise einzugehen, das Klagebegehren auf Grund obiger Erwägungen als unbegründet ab".

Der gegen dieses Urteil ergriffenen Berufung des Klägers gab das k. k. Landesgericht nicht statt, sondern bestätigte das erstrichterliche Urteil und verurteilte den Kläger zur Tragung der Kosten. Der Gerichtshof hielt die Beweiserhebung für vollständig ausreichend und hielt den vom Kläger behaupteten Unterschied, daß Möbelkoffer festgefügt, während Möbelkisten zernehmbar seien, für die Tarifierung für belanglos. Da der Begriff Möbelkiste dem Tarife fremd ist, könne diese fremde Benennung eine Änderung der Tarifierung nach der amtlichen tarifmäßigen Bezeichnung nicht herbeiführen.

Auch der Oberste Gerichtshof gab der ergriffenen Revision keine Folge.

Die Entscheidungsgründe lauten:

Die Revision wird auf die Revisionsgründe der Z. 2 und 4 des § 503, Z. P. O. gestützt, jedoch zu Unrecht.

Wenn man sich die eigene Behauptung der klägerischen Firma vor Augen hält, daß ihre „Möbelkisten" tarifarisch nicht den „Möbelwagen" gleichgestellt werden können, da sie eben diese „Möbelkisten" zur Erzielung einer günstigeren Tarifierung bauen ließen und wird nebstbei in Erwägung gezogen, daß dieser neue Typ „Möbelkiste" dem Tarife festgestelltermaßen bisher fremd ist, daß ferner die klägerische Firma sich auf den Tarif zu ihren Gunsten nicht eher berufen könne, bis der genannte, dem Tarife bisher fremde Typ „Möbelkiste" als eine begünstigte Emballageform in einen neuen Tarif Aufnahme gefunden haben wird, endlich daß letzteres nur durch das Tarifkomitee der vereinigten Eisenbahnverwaltungen Österreich-Ungarns, nicht aber im Prozeßwege durch die Gerichte veranlaßt werden kann, müssen die dem angefochtenen Gleichurteile zwecks Aufstellung der angerufenen Revisionsgründe der Z. 2 und 4 des § 503 Z. P. O. in der Revision gemachten Vorwürfe als haltlos bezeichnet werden. Denn es wäre einerseits zwecklos die übergegangenen, dem Obbesagten nach ganz aussichtslosen Beweise zuzulassen, andererseits kann das auf Abweisung des Klagebegehrens gefällte Gleichurteil der II. Instanz mit Hinblick auf die obigen Ausführungen keinesfalls als rechtsirrig bezeichnet werden; letzteres ist vielmehr völlig einwandfrei und es genügt, die Revisionswerberin auf die zutreffende, durch die Revisionsausführungen nicht widerlegte Begründung der untergerichtlichen Entscheidungen zu verweisen.

Trotz aller feinen juristischen Unterscheidungen, die im Laufe des Rechtstreites über die strittigen Begriffe aufgestellt wurden, ist doch ein ausschlaggebender Unterschied, der sogleich augenfällig ist, nicht gefunden worden. Wir glauben, daß er darin gelegen ist, daß Möbelkoffer gleichartig gebaute, für die Beförderung beliebiger Möbel fertiggestellte Behältnisse sind, die eben den Möbelwagen vollkommen gleichen, denen aber die Achsen und Räder fehlen. Möbelkisten dagegen sind Verpackungsstücke, die für einzelne bestimmte Möbelstücke besonders hergestellt und auch nur für diese verwendbar sind, wie etwa die Klavierkisten. Ob sie dann zerlegbar oder nicht zerlegbar sind, macht keinen Unterschied.

Einiges von der Wiener Kriegsfürsorge.

Vom Geh. Rat Minister a. D. Dr. Heinrich Ritter v. Wittek*).

Der gewaltige Krieg, in dem unser Vaterland an der Seite des engverbündeten Deutschen Reiches seit nunmehr acht Monaten mit mächtigen Gegnern ringt, hat nicht nur die heldenmütige Tapferkeit und zähe Ausdauer unserer ruhmvollen Wehrmacht in neuem Glanze erstrahlen lassen, sondern auch die vaterlandstreue Hingebung und Opferwilligkeit der gesamten Bevölkerung der Monarchie in hellstem Lichte gezeigt. Allwärts sind, an die bestehenden Einrichtungen für Kriegsfürsorge angegliedert, Anstalten der freiwilligen Hilfstätigkeit ins Leben gerufen worden. Sie machen es sich zur Aufgabe, unseren tapferen Kriegern und ihren Familien wie auch den durch den Krieg in Notstand geratenen Mitbürgern hilfreich beizustehen, ihre Leiden zu lindern und ihre Sorgen zu erleichtern. Die allseitige werktätige Hilfsfürsorge befestigt in ihnen allen die trostvolle Überzeugung, daß Staat und Gesellschaft, der harten Bedrängnis breiter Bevölkerungs-

*) Wir bringen die dankenswerten Ausführungen unseres verehrten Clubpräsidenten mit seiner und der Schriftleitung der „Österreichischen Volks-Zeitung" Einwilligung, deren Nr. 94 vom 4. April l. J. sie entnommen sind, unseren Lesern zur Kenntnis, da auch die Fürsorgetätigkeit unseres Club rühmend hervorgehoben ist.

Digitized by Google

schichten im Bewußtsein der alle umschließenden Zusammengehörigkeit eingedenk, wetteifern, die traurigen Übel des Krieges, soweit nur immer möglich, in ihren Folgen auf das Maß des Unabwendbaren einzuschränken.

Die anläßlich des Krieges neugeschaffenen staatlichen Anstalten, das Kriegsfürsorgeamt des k. u. k. Kriegsministeriums für die im Felde stehenden Krieger, das Kriegshilfsbureau des k. k. Ministerium des Innern für die infolge des Krieges hilfsbedürftige Zivilbevölkerung, der Witwen- und Waisenhilfsfonds für die Hinterbliebenen der auf dem Felde der Ehre Gefallenen, die Kommission für soziale Fürsorge in Wien und Niederösterreich zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, Organisation des sozialen Hilfswesens, Rechtschutz und Arbeitsnachweis entfalten eine ausgebreitete Tätigkeit in den ihnen zugewiesenen Wirkungskreisen. Als überragende Verkörperung der freiwilligen Kriegsfürsorge für die Verwundeten und im Felde Erkrankten steht den militärischen Sanitätsanstalten die segensreiche altbewährte Einrichtung des Roten Kreuzes zur Seite, die innerhalb der Monarchie in eine österreichische und eine ungarische Gesellschaft gegliedert, durch die Errichtung und Erhaltung ungezählter Spitäler und Rekonvaleszentenanstalten und durch Ausrüstung von Eisenbahnzügen für die Beförderung nach dem Hinterlande, wie solche auch der Johanniter- und der Deutsche Ritter-Orden sowie die Wiener freiwillige Rettungsgesellschaft beistellt, für viele Tausende unser heilungsbedürftigen tapferen Krieger sorgt. Durch den Labedienst, dessen ausgezeichnete Einrichtung unter der Leitung Ihrer Durchlaucht der Fürstin Montenuovo, den rastlosen Bemühungen des vormaligen Ministerpräsidenten Baron Beck zu danken ist, trachtet das Rote Kreuz mit bestem Erfolge die Beschwerden und Leiden der langen, mühseligen Eisenbahnfahrt von der Front zur Heilanstalt zu lindern. Dieser Dienst wird nicht nur in den Wiener Bahnhöfen — im Nordwestbahnhof von der Wiener freiwilligen Rettungsgesellschaft — und in den Zwischenstationen der Zufahrtlinien geübt, sondern neuestens auch durch Entsendung eigens eingerichteter Labezüge nach dem Bereiche der Kriegsschauplätze besorgt, wohin gleichfalls Bäderzüge zur Reinigung der Mannschaften und Entseuchung ihrer Kleider entsendet werden.

Eine eigenartige Einrichtung — das Schwarzgelbe Kreuz — beschafft die Mittel zur Ausspeisung der infolge des Krieges Hilfsbedürftigen.

Welch unerschöpfliche Hilfsquellen sich für patriotisch-humanitäre Bestrebungen in der opferwilligen Mitarbeit unserer Frauen erschließen, hat der Eifer bewiesen, mit dem die Frauen aus den höchsten und allen anderen Gesellschaftskreisen nach dem Vorbilde mehrerer durchlauchtigsten Prinzessinnen des Kaiserhauses sich dem schweren Amte von Hilfspflegerinnen in den Spitälern widmen, in diesen Heilanstalten bei der Verwaltung verschiedener Dienstzweige mitwirken und an den zahlreichen Maßnahmen der Kriegsfürsorge, so auch in der Kommission für soziale Fürsorge als Mitglieder werktätig beteiligt sind.

Ein Ruhmesblatt in dem reichen Kranze dieser vorwiegend von weiblichen Kräften geübten verdienstvollen Betätigungen bildete die Versorgung unserer im Felde stehender Krieger während des abgelaufenen Winters mit Kälteschutzmitteln. Dem Rufe des Kriegsfürsorgeamtes schlossen sich zum Zwecke der Kälteschutzfürsorge eine Reihe von Hilfsstellen an, die in umfassender Weise unter Heranziehung zahlreicher arbeitsfreudiger weiblicher Hilfskräfte die Riesenaufgabe bewältigten, ein Millionenheer mit den nötigen Schutzmitteln gegen den strengen Winter der nördlichen Kriegsschauplätze rechtzeitig zu versehen. Behörden, Körperschaften und Vereine, die über eine größere Zahl weiblicher Arbeitskräfte oder weiblicher Angehöriger ihrer Bediensteten verfügen, zogen von der Bereitwilligkeit Nutzen, mit der die Beamtinnen, Manipulantinnen, Frauen und Töchter der Bediensteten ihre fleißigen Hände in den Dienst des Kälteschutzes stellten. Neben der Hauptsammelstelle in der administrativen Statistik, deren Präsident Exzellenz Dr. Mataja nebst seiner Frau Gemahlin sich bei der Leitung der Geschäfte mit rührigem Eifer betätigten, förderte der Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster dieses Unternehmen durch Heranziehung der weiblichen Arbeitskräfte der Staatsbahnverwaltung zur Herstellung von über 100.000 Stück gestrickter Wollartikel, zu denen 25.000 kg Wolle verarbeitet wurden. In ähnlicher Weise wurde im Ressort des Handelsministeriums von den Manipulantinnen und weiblichen Angehörigen der Bediensteten der Post- und Telegraphenanstalt mitgearbeitet. Der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten hatte sofort bei Eröffnung seiner Wintersaison allwöchentliche Stricknachmittage eingeführt, an denen die Damen des Klub sich der Herstellung von Kälteschutzmitteln, von Zigaretten, neuestens von mancherlei Näharbeiten für Zwecke der Kriegsfürsorge widmen, der auch die durch Verabreichung von Erfrischungen erzielten Einnahmen zufließen. Eine weitere überaus verdienstliche Maßnahme des Eisenbahnministers betrifft die Fürsorge für die im Kriege verletzten Eisenbahnbediensteten, denen durch Anschaffung von künstlichen Gliedmaßen und Aufnahme in ein eigenes Genesungsheim die Mittel geboten werden sollen, ihre Wiederverwendung im Dienste der Staatsbahnen zu ermöglichen.

Auch diese wie so manche andere Kriegswohlfahrtseinrichtung wird durch Zuwendung von Geldmitteln aus den Einnahmen künstlerisch-patriotischer Veranstaltungen in den verschiedenen staatlichen Dienstzweigen wirksam gefördert. Unsere gefeierten Künstler und Künstlerinnen betätigen dabei durch ihre selbstlose Mitwirkung eine nicht hoch genug zu würdigende vaterlandstreue Opferwilligkeit. Die Paläste unseres Hochadels, wie Harrach, Auersperg, Liechtenstein, werden zu solchen Veranstaltungen bereitwillig zur Verfügung gestellt. Der Beschaffung künstlicher Gliedmaßen durch den Eisenbahnminister diente, um bei diesem Dienstzweige zu bleiben, das von Baronin Marianne Forster am 6. März d. J. veranstaltete Wohltätigkeitskonzert, wie schon vorher ein von den Damen Baronin Karola Buschman, M. F. Gräfin Oberndorff, Baronin Anna Vesque-Baernklau, Irma v. Wittek unter Mitwirkung des Dramaturgen Heinrich Glücksmann am 1. März d. J. im Eisenbahnbeamtenclub gegebener Autorenabend.

Die Anzahl künstlerischer Veranstaltungen aller Art zu Zwecken der Kriegsfürsorge hat in Wien eine überaus ansehnliche Höhe erreicht. Die ständige rege Beteiligung daran seitens der wohlhabenden Bevölkerungskreise sichert den materiellen Erfolg dieser Unternehmungen, bei denen nicht nur der eigenen Hilfsbedürftigen, sondern gleichfalls, wie mit dem großen Wohltätigkeitskonzert des Gesangvereins österreichischer Eisenbahnbeamter am 20. d. unter dem Ehrenprotektorat des hiesigen kaiserlichen deutschen Botschafters Herrn v. Tschirschky, der deutschen verwundeten Krieger hilfsbereit gedacht wird. In den verschiedenen Berufs- und Standesgruppen sind Hilfskommissionen und Hilfskomitees zur Unterstützung der durch den Krieg in Notlage geratenen Berufs- und Standesgenossen gebildet worden. Zur Milderung der Notlage von bildenden Künstlern wirkt das von der Wiener Künstlergenossenschaft, die überdies im Künstlerhause ein Reservespital eingerichtet hat, eingesetzte Künstlerfürsorgekomitee. Für Bühnenangehörige und Musiker bestenen besondere Hlfskomitees. Für Privatangestellte, die infolge des Krieges ihre Posten verloren haben, sorgt eine eigene, aus der Initiative des früheren Justizministers Dr. Franz Klein unter Mitwirkung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner

Digitized by Google

geschaffene Kommission, die ihre Fürsorge auch auf die Handelsagenten erstreckt. Es liegt in der Natur der Dinge, daß bei den besprochenen Veranstaltungen, wie überhaupt bei den Einrichtungen der Kriegsfürsorge die Reichshauptstadt Wien in allererster Reihe steht und sich im weitesten Umfange betätigt. Wahrlich, die Schätze, die das oft zu Unrecht belächelte goldene Wiener Herz an werktätiger Vaterlandsliebe, unbegrenztem Opfermut und mitfühlender Hilfsbereitschaft in sich schließt, sie haben sich in der schweren Kriegszeit als geradezu unerschöpfliche Hilfsquellen der Kriegsfürsorge erwiesen. Nicht zum wenigsten ist es dem verständnisvollen werktätigen Eingehen der beteiligten Bevölkerungskreise auf die Absichten und Pläne der Leitung des hauptstädtischen Gemeinwesens zu danken, wenn es der weitblickenden Voraussicht und kraftvollen Anregung unseres Bürgermeisters Dr. Richard Weiskirchner gelang, für Wien im Anschluß an die von der k. k. Regierung festgestellten allgemeinen Organisationsgrundlagen Anstalten und Einrichtungen der Kriegsfürsorge ins Leben zu rufen, die in ihrer Eigenart geradezu vorbildlich geworden sind und von anderen Städten mit Recht nachgeahmt werden. Zu diesen Einrichtungen zählen die Organisation der Wohltätigkeit im Kriege durch Zusammenfassung der die gemeindliche Armenpflege und die staatliche Fürsorge ergänzenden Wohlfahrtsbestrebungen in der Zentralstelle der Fürsorge im Rathause mit dem ihr angegliederten Zentralausschusse der Frauenhilfsaktion und deren Filialen den Frauenarbeitskomitees in den Bezirken Wiens. Hieher gehört die Organisation der für die bedauernswerten Flüchtlinge aus Galizien und der Bukowina notwendig gewordenen Hilfsfürsorge, deren Leitung mit weitgehenden Vollmachten dem unermüdlichen Gemeinderate Dr. Schwarz-Hiller mit bestem Erfolge anvertraut ist.

Eine eigene Schöpfung des Bürgermeisters ist auch das aus ziemlich unbestimmten Umrissen der staatlichen Organisationsgrundlage zu einem lebenskräftigen Werkzeug der freiwilligen Fürsorgetätigkeit erwachsene wirtschaftliche Hilfsbureau der Gemeinde Wien für Privatangelegenheiten der Einberufenen. Seine Aufgabe nach den Absichten des Bürgermeisters praktisch auffassend, hat das Hilfsbureau sich sofort mit den ihm zugewiesenen Geschäften, mochten ihm diese auf welchem Wege immer zugehen, und namentlich auch mit der Beratung und Vertretung der in den hiesigen Spitälern in Pflege befindlichen oder aus denselben als Rekonvaleszenten entlassenen verwundeten oder kranken Soldaten befaßt, deren Anliegen und Ansprüche es bei Gerichten und Behörden nach besten Kräften zumeist erfolgreich vertritt und vielfach die Genugtuung erfährt, in allgemeinen Fragen der Gesetzauslegung und Gesetzanwendung von den Zentralstellen zu Rate gezogen zu werden. Seine Anträge zugunsten der Invaliden, Beurlaubten, Superarbitrierten und ihrer Angehörigen haben neuestens, vom Bürgermeister nachdrücklichst befürwortet, zu überaus dankenswerten Verfügungen der Regierung bezüglich der Auslegung und Anwendung des Unterhaltsgesetzes die Anregung geboten. Für die in Mietzinsschwierigkeiten geratenen Angehörigen von Eingerückten und sonstige diesfalls infolge des Krieges Hilfsbedürftige sorgt das Hilfsbureau durch Anbahnung von Vergleichen mit den Hausbesitzern, deren vaterlandstreue Einsicht und echt wienerische Herzensgüte es zumeist ermöglicht, mit geringer Beihilfe der Gemeinde Zwangräumungen zu verhüten, so daß die Wiener Wohnungsverhältnisse während des Krieges eine bemerkenswerte Beständigkeit aufweisen.

Wenn ich, dem die Leitung des Hilfsbureaus vom Bürgermeister anvertraut wurde, keinen Anstand nehme, hier der übrigens allgemein anerkannten Tätigkeit dieses Bureaus zu gedenken, so bin ich hiezu im Zusammenhang mit dem vorhin ausgesprochenen Gedanken veranlaßt, wie stark und nachhaltig das Gefühl vaterlandstreuer Opferwilligkeit zur Linderung des Kriegsnotstandes sich in allen Kreisen der Wiener Bevölkerung geltend macht. Dies gilt zumal von jenen Kreisen, denen die Mitglieder und Mitarbeiter des Hilfsbureaus entnommen sind. Auf der freiwilligen unermüdlichen, viele Monate lang emsig fortgesetzten Arbeitsleistung der sachkundigen Referenten beruht das gemeinnützige Wirken des Hilfsbureaus zu seinem wesentlichsten Teile. Und da ist es namentlich eine Reihe praktischer Juristen, Richter, Rechtsanwälte und geschäftskundiger Persönlichkeiten, die nach Zulaß oder selbst mit Einschränkung ihrer sonstigen Berufstätigkeit Zeitverlust und Mühe nicht scheuen, in häufigen Sitzungen grundsätzliche Fragen zu erörtern, wöchentlich mehrmals halbe und auch ganze Tage im Bureau im Verkehre mit den hilfsbedürftigen Parteien zuzubringen und die ihnen zustehenden Ansprüche oder Anliegen auf geeignetem Wege geltend zu machen.

Dieses hingebungsvolle Wirken der Referenten des Hilfsbureaus verdient öffentlich hervorgehoben zu werden: es stellt sich den üblichen Betätigungen der freiwilligen Hilfsfürsorge mindestens gleichwertig zur Seite. Die erfolgreiche Tätigkeit der Mitarbeiter hat es bewirkt, daß das Wiener Hilfsbureau sich zu einer im besten Sinne volkstümlichen Fürsorgestelle entwickeln konnte, die durch die ausdauernde, hingebungsvolle Arbeit ihrer Mitglieder an sich selbst den Satz bewahrheitet, daß in der Kriegszeit jeder nach seinen Kräften dem Gemeinwohl Opfer zu bringen hat. Das erhebende Gefühl innerer Befriedigung, der Bedrängnis des Vaterlandes, jeder für seinen Teil, entgegenzuwirken, umschließt alle, die an der freiwilligen Hilfsfürsorge während der schweren Kriegszeit tatkräftig mitarbeiten, mit dem Bande einer durch die Erhabenheit des angestrebten Zieles geheiligten Gemeinschaft. Sie wird uns führend das Geleite geben, bis wir mit Gottes Hilfe gleich einem die trübe Winterzeit abschließenden Frühlingsmorgen den Zeitpunkt herannahen sehen, in dem unser teures, schwergeprüftes Vaterland mit dem siegreich erkämpften ehrenvollen Frieden seine Auferstehung aus schwerer Kriegsnot und Drangsal feiern wird. In dieser Zuversicht begrüßen wir das heurige Osterfest als Sinnbild der Zukunft unseres heißgeliebten Vaterlandes!

Baurat Franz Schmarda †.

Am 2. April wurde unser Ehrenmitglied, der k. k. Baurat Franz Schmarda und mit ihm ein gutes Stück unseres vergangenen Clublebens zu Grabe getragen. Jedes nicht ganz neue Clubmitglied erinnert sich an den alten Herrn, der ganze Tage und lange Abende in der Kanzlei arbeitete und für jedermann ein freundliches Wort, auf jede Frage eine aufklärende Antwort bereit hatte. Seit der ersten Generalversammlung am 14. Juni 1877 dem Club und bald danach dem Ausschußrate angehörend, im Jahre 1882 zum Kassier gewählt, wirkte er ununterbrochen ein Menschenalter hindurch, nahezu 30 Jahre, im Bedarfsfalle auch als Sekretär, Bücherwart, Hausverwalter, Mitglied etlicher Komitees, sprang in jede Lücke ein und bildete sich zur wandelnden Clubgeschichte aus, weil er alle Daten und die Persönlichkeit der meisten Mitglieder mit ihren Taten und Wünschen im Gedächtnis hatte.

Franz Schmarda wurde am 5. Juli 1831 in Olmütz geboren als Sohn des k. k. Feldwebels Johann Schmarda, der schließlich bis zum k. k. Hauptmann vorrückte. Aus dem ältesten der anderen Söhne dieses Feldwebels wurde der namhafte Zoologe und Universitätsprofessor in Wien, Hofrat Ludwig Schmarda, der zweite, Karl, brachte es zum Feldmarschalleutnant, der dritte, Anton, zum Generalmajor. Unser Schmarda absolvierte das Gymnasium in Olmütz,

Digitized by Google

dann zwei Jahrgänge der philosophischen Fakultät der Wiener Universität, wo er Ästhetik und Kunstgeschichte, Geschichte der Philosophie, österr. Staatengeschichte, Diplomatik und Sphragistik, endlich Erziehungskunde hörte. Er ist einer der Wenigen, die, so vorbereitet, schließlich Techniker wurden, aber es niemals bereuten, ihrem praktischen Lebenswege eine humanistische Grundlage gegeben zu haben. In den vier Jahren von 1848 bis 1851 oblag Schmarda am Joanneum in Graz den technischen Studien mit vorzüglichem Erfolge. Sie wurden nur unterbrochen durch eine Aufforderung des Finanzministers v. Krauss an die Provinzen zur Unterstützung der Wiener Nationalgarde, wonach achthundert Mann Studenten und Nationalgarden von Graz nach Wien marschierten, an den blutigen Kämpfen des 24., 25, 27. Oktober, und an der Beschießung der Stadt am 30. und 31. teilnahmen. Die Garde kehrte schließlich im „freien Abzuge mit Waffen" wieder nach Graz zurück, zu Fuß über den Semmering, mangels der noch unausgebauten „Gloggnitzer" Bahn.

Daß Schmarda im Alter von zwanzig Jahren Gymnasium, zwei Jahrgänge Philosophie und die ganze technische Hochschule absolviert haben konnte, ist für die Neuzeit erstaunlich. Man könnte geneigt sein, es durch Mangel an Gründlichkeit zu erklären. Mit Unrecht. Vertiefung in den Lehrstoff wurde auch damals strenge gefordert, aber dieser Stoff war ein viel einfacherer, geringerer, insbesondere in der Technik, deren mächtige Entwicklung erst damals begann und deren Zweige, jeder einzeln, jetzt soviel Zeit zum Studium erfordern, wie einstens das ganze Wissensgebiet. Die Grundlagen aber, Mathematik und Naturwissenschaften wurden auch in alter Zeit so festgelegt, daß sie für immer andauerten. Übrigens zeugt die erfolgreiche Vollendung dieser Studien in solcher Jugend von der Begabung und dem Fleiße Schmardas.

Von nun an war Schmardas Laufbahn die normale eines kenntnisreichen und pflichtgetreuen Eisenbahn-Bautechnikers: Von 1852 bis 1856 bei der k. k. Zentraldirektion für Eisenbahnbauten, zuerst als technischer Diurnist, dann als Baueleve unter anderem bei der k. k. Aerarialfabrik Schlöglmühl, dann an der Eisenbahnstrecke Szegedin—Temesvar, nachher bei der Wiener Verbindungsbahn; 1857 bis 1869 als Ingenieur-Assistent der Theißbahn, teils beim Bau, teils in der Direktion. Inzwischen war er durch zwei Jahre beurlaubt für den Bau der Südbahnstrecke Steinbrück—Agram und Ödenburg—Nagy-Kanizsa; von Ende 1869 bis Ende April 1884 wirkte er als Oberingenieur und Inspektor bei der Kaiser Franz Josef-Bahn und vom 1. Mai 1884 bis 1. März 1887 als Oberinspektor bei den k. k. Österr. Staatsbahnen, in der Direktions-Abteilung für Bau und Bahnerhaltung.

Dann trat Schmarda nach 35jähriger voller Dienstzeit auf eigenes Ansuchen und unter Anerkennung seiner ausgezeichneten Leistungen mit dem Titel eines k. k. Baurates in den Ruhestand. Nun begann seine Altersleitung als Kassier im Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereine, namentlich aber, wie eingangs geschildert, im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten. Anläßlich des 25jährigen Clubjubiläums wurde er von Sr. Majestät über Antrag des Eisenbahnministers Exz. v. Wittek, unseres Club-Präsidenten, mit dem Ritterkreuz des Franz Josefs-Ordens ausgezeichnet.

Über zwanzig Jahre blieb Schmarda die Seele unseres Club, allen Wechsel der Personen und Schicksalslaunen überdauernd. Dann aber begann für ihn eine Leidensperiode, in der er zeigte, daß, wer am meisten arbeiten, auch am meisten dulden kann. Er erblindete allmählich. So lange er, wenn auch nicht mehr lesen, doch noch halbwegs schreiben konnte, stellte er seine Tätigkeit im Club nicht ein. Im Verlaufe des Leidens aber konnte er aber auch nicht mehr schreiben und nicht allein auf die Straße gehen und hier setzt seine heroische Willensstärke ein. — Er war blind, seine Gattin, mit der er seit dem Jahre 1858 in glücklichster Ehe lebte, lag vom Schlage gerührt drei Jahre lang hilflos zu Bette; seine einzige Tochter verlor frühzeitig ihren Gemahl, den Oberrevidenten Hugo Böhm, auch ein sehr anhängliches Mitglied unseres Club. Es blieb ihm noch sein Sohn, der Med. Dr. Alfred Schmarda, der sowie seine Gattin und die verwitwete Tochter um den erblindeten Vater und die gelähmte Mutter in Pflege bemüht waren und in deren dankbaren Standhaftigkeit ihre Stütze fanden. Diese Seelenkraft verließ den alten Herrn nie und wurde nur übertroffen von seiner lebenslang bewiesenen Bescheidenheit und Herzensgüte. Stets gefällig, oft mit eigenen Opfern nicht nur Freunden, sondern jedem Bedürftigen helfend, so blieb er bis zu seinem letzten kurzen Krankenlager. So war auch bei der Totenfeier niemand, der ohne Rührung des Hingeschiedenen gedacht hätte, insbesondere die Clubmitglieder, in deren Mitte ihr verehrter Präsident, dem Betrauerten wahlverwandt an Treue und Menschenliebe.

So ein Weiheakt ist ein Mahnwort an die Überlebenden, in Eintracht festzuhalten, unseren Club zu stützen und zu fördern; ist er doch ein Kernpunkt des Eisenbahnwesens, dieses Mikrokosmos oder vielmehr Makrokosmos im Staate, denn in der Eisenbahnwelt leben und weben Millionen Menschen, Männer fast aller Wissenschaften und Gewerbe, von der Hochschulbildung bis zum Taglöhner. Ein Blick auf die Landkarte zeigt die eisernen Stränge, die gleich einem Stahlnetz den Leib des Vaterlandes umspannen und festigen, Wohlstandsbringer im Frieden, Heerespfade im Krieg. Dieses mächtige Organ Österreich-Ungarns zu bauen und zu erhalten, hat zeitlebens mitgewirkt unser Franz Schmarda.

M—a.

Ministerialrat Hans Kargl †.

Hans Kargl, am 22. Juli 1840 zu Wien geboren, begann nach Absolvierung der technischen Studien am politechnischen Institute in Wien und nach kurzer Verwendung im Wiener Stadtbauamte mit 7. Jänner 1861 seine dienstliche Laufbahn im Eisenbahnwesen mit dem Eintritte in den Dienst der k. k. priv. Carl-Ludwig-Bahn, bei der er bis zum 7. November 1868 tätig war.

Von da an wirkte er bei der k. k. Kronprinz Rudolf-Bahn bis zum Jahre 1882.

Als diese Bahn sowie die Kaiserin Elisabeth-Westbahn in dem erwähnten Jahre vom Staate übernommen wurden, wurde Kargl die Aufgabe übertragen, als Vorstand der neugegründeten Abteilung für Verkehrs- und Maschinendienst diesen Dienstzweig der Staatsbahnen zweckmäßig zu gestalten. Diese Arbeiten waren um so schwieriger, als dem Verwaltungskörper fortwährend neue verstaatlichte Privatbahnen wie die Erzherzog Albrecht-Bahn und Dniestrbahn angegliedert wurden. Die Last der Arbeit wurde so groß, daß im Jahre 1884 mit Errichtung der Generaldirektion der k. k. Staatsbahnen aus Kargls Wirkungskreis der Verkehrsdienst ausgeschieden werden mußte. Er konnte sich nun mit voller Kraft dem Maschinendienste widmen, dessen Geschäftsumfang durch die Eröffnung der Arlberg- und Galizischen Transversalbahn und die Verstaatlichung der Franz Josefs-Bahn in den wenigen Jahren seiner Amtsführung um mehr als das Dreifache anwuchs. Neben dem laufenden Dienstbetrieb oblag Kargl auch die ungemein schwierige Aufgabe, einheitliche Dienstvorschriften für alle jene Geschäfte des Großbetriebes zu schaffen, die bis dahin bei den ehemaligen kleinen Verwaltungen durch mündliche Überlieferung oder überhaupt nicht geregelt waren.

Digitized by Google

Hieher gehört die Vorschrift für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, die Geschäftsordnung für diesen Dienst bei der Direktion, später Generaldirektion, bei den Oberbahnämtern später Betriebsdirektionen usw.

Im Jahre 1889 wurden unter Kargls Leitung auch die sehr schwierigen Arbeiten der Vereinheitlichung der Lokomotiven und insbesondere deren Bereitstellung für den Kriegsfall begonnen, die ihre Probe erst 25 Jahre später noch zu Lebzeiten Kargls bestanden hat. Vorschriften für Ersparnisprämien bei den Rohstoffen für den Bau der Fahrbetriebsmittel, die Neuregelung des Wasser- und Kohlenversorgungsdienstes, die Einführung der Leistungsdiagramme, die Serieneinteilung der Lokomotiven folgten. Die Einrichtung der Bodenseeschiffahrt und der Abschluß von Vereinbarungen über diesen Dienst mit den beteiligten Uferstaaten, die Ausgestaltung der technischen Vereinbarungen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Einvernehmen mit Ungarn, die Verbesserung und Vermehrung der Hilfsmaschinen in den Werkstätten, die Einrichtung von Heizhauswerkstätten, die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Heizhaus- und Werkstättenbediensteten und vieles andere verdankt Kargls Anregungen und unermüdlicher Arbeit seine Entstehung und Durchführung. Auch die Nachschaffungen der Fahrbetriebsmittel, die naturgemäß in den letzten Jahren bei den Privatbahnverwaltungen zurückgeblieben waren, beschäftigten Kargl in hohem Maße; mußte doch mit den verschiedenen Liebhabereien der alten Bahnen gebrochen und an ihrer Stelle einheitliche Bauarten für das ganze Netz aufgestellt werden, die vom Jahre 1884 an den großen Bestellungen zugrunde gelegt wurden. Aus dieser Zeit stammen zeitgemäße Schnell- und Güterzugslokomotiven, neuartige Personenwagen mit Seitengang, geräumige Güterwagen mit eisernem Gestelle und hoher Tragkraft. Die großen Neubeschaffungen erforderten wieder Werkstättenerweiterungen im Süden und Norden des Reiches. Alle diese neuen Einrichtungen waren kaum noch recht beendet, als neuerdings die Verstaatlichung der Lemberg-Czernowitzer Bahn, des österreichischen Teiles der Ungarischen Westbahn, der Ungarisch-Galizischen Bahn und der Carl Ludwigs-Bahn an Kargls Tatkraft sehr große Anforderungen stellte, da diese großen Bahnen dem kaum erstarkten Staatsbetriebe einheitlich eingefügt werden mußten.

Bei der Errichtung des Eisenbahnministeriums wurde Kargl der nach verhältnismäßig raschem Aufstiege schon im Jahre 1887 den Rang eines Generaldirektionsrates der k. k. Staatsbahnen erreicht hatte, mit Allerhöchster Entschließung vom 26. Juli 1896 zum Ministerialrat in diesem Ministerium ernannt, in welcher Eigenschaft er auch weiterhin mit der Leitung des gesamten Zugförderungs- und Werkstättendienstes betraut blieb.

Nach mehr als 35jähriger Dienstzeit wurde Kargl im Juli 1898 über sein Ansuchen in den bleibenden Ruhestand übernommen.

Für seine außerordentlich verdienstvolle Tätigkeit wurde Kargl im Jahre 1885 durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens ausgezeichnet, im Jahre 1887 wurde ihm der Titel eines Regierungsrates, ferner im Jahre 1891 der Titel eines Hofrates und mit Allerhöchster Entschließung vom 27. Juli 1896 das Ritterkreuz des Leopold Ordens verliehen. Eine kurze Krankheit raffte den allverehrten Mann am 9. April l. J. hinweg, schmerzlichst betrauert von seinen Angehörigen und allen die ihn kannten, ohne jede Ausnahme.

Unserem Club gehörte Kargl seit dem Jahre 1879 an; er war in den Jahren 1894 bis 1897 Obmann des Vortragskomitees, leitete in den Jahren 1894 und 1895 als allverehrter Präsident den Club und wirkte seit Anfang der Achtzigerjahre bis zum Jahre 1891 als Mitglied des Aufsichtsrates.

Seine außerordentliche Liebenswürdigkeit, seine hohen Verdienste um den Club seine Bereitwilligkeit bei jedem Anliegen aller seine Untergebenen und Freunde sowie im Dienste des Club sichern ihm ein unvergeßliches Andenken bei allen die ihn kannten und verehrten.

Eine starke Abordnung des Club österr. Eisenbahnbeamter, an ihrer Spitze unser gegenwärtiger Präsident Exzellenz Dr. H. Ritter v. Wittek, geleitete von tiefer Trauer ergriffen, den Heimgegangenen auf seinem letzten Wege. Ehre seinem Andenken immerdar!

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten mit Allerhöchster Entschließung vom 12. April 1915 folgenden Bediensteten der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft allergnädigst zu verleihen: in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille dem Schiffskapitän Adalbert Wallenta; das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille dem Maschinenbetriebsleiter I. Klasse Theodor Pierer und dem Maschinenbetriebsleiter II. Klasse Franz Loyer; das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille dem ersten Steuermann Anton Sorič; das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille der Menagematrosin Anna Tenus und dem Maschinenwärter Stephan Mergel; die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse dem Warenmanipulanten Oskar Schampier der Hauptagentie Budapest, derzeit als Reservist zur k. u. k. Kriegsmarine eingerückt.

Das Kommando der k. u. k. Balkanstreitkräfte hat verliehen: für hervorragende Leistungen und tapferes Verhalten vor dem Feinde die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse dem Steuermann I. Klasse Josef Takács, dem Steuermann II. Klasse Anton Russ, dem Steuermann II. Klasse Johann Spleit, dem Steuermann III. Klasse Gyula Kratky und dem Schleppsteuermann II. Klasse Franz Erös.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator, Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie, geruhte in Anerkennung aufopferungsvoller Dienstleistung im Namen Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät taxfrei zu verleihen: das Ehrenzeichen II. Klasse mit der Kriegsdekoration dem Schiffskadetten Géza Landa; die bronzene Ehrenmedaille mit der Kriegsdekoration dem Matrosen I. Klasse Ludwig Nick, dem Matrosen II. Klasse Anton Olič und dem Matrosen III. Klasse Stephan Blažič.

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

Wegen besonderer Tapferkeit vor dem Feinde ist der Platzmeister Adolf Muser in seiner Eigenschaft als Wachtmeister der Reserve mit dem bayerischen Verdienstkreuz II. Klasse mit den Schwertern ausgezeichnet worden.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 4. April d. J. dem Obersten des Generalstabskorps Johann Straub das Ehrenzeichen I. Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenen Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 9. April d. J. im Sinne des § 1 des Anhanges zu den Statuten zu verleihen geruht: das Ehrenzeichen II. Klasse vom Roten Kreuze: als Förderer dem Assistenten der niederösterreichischen Landesbahnen Josef Obenaus in Gänserndorf und mit höchster Entschließung vom 1. März d. J. die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Adjunkten der niederösterreichischen Landesbahn Hans Preßler in Wien, dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Adolf Sics in Wien, dem Bahnkommissär Dr. Oskar Sobotka in Wien, dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Julius Sykora in St. Andrä-Wördern, dem Südbahn-Assistenten Rudolf Weiß in Wien.

Anrechnung der Kriegsdienstzeit für Staatsbahnbedienstete. Das Eisenbahnministerium hat in letzter Zeit neuerlich verschiedene Verfügungen zugunsten der zur militärischen Dienstleistung einberufenen Bediensteten und Arbeiter der Staatsbahnen getroffen. Bezüglich der definitiven Bediensteten wurde insbesondere verfügt, daß die Dauer der Kriegsdienstleistung für die Zeitbeförderungs- und Vorrückungsfristen anrechenbar ist. Ferner wurde hinsichtlich der Arbeiter angeordnet, daß nicht nur die vor der Kriegsdienstleistung bei den Staatsbahnen zugebrachte Dienstzeit, sondern auch die Dauer der Kriegsdienstleistung selbst für die Bemessung des Anspruches auf das Krankengeld sowie für die Gewährung von sonstigen Leistungen der Krankenfürsorge als Teilnahmszeit an der Krankenkassa einzurechnen sei. Auch sollen die zur Kriegsdienstleistung eingerückten Arbeiter in ihren Lohnvorrückungen keinen Nachteil erleiden und wird ihnen demnach nicht nur die Zeit vor der Einberufung zur Kriegsdienstleistung, sondern auch die Dauer der Kriegsdienstleistung selbst für die Vorrückungsfrist unter der Voraussetzung angerechnet, daß die betreffenden Arbeiter sogleich nach Ableistung des Kriegsdienstes bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen wieder eintreten. Die Wiederaufnahme der aus dem Kriegsdienste zurückkehrenden kriegsverletzten oder erkrankten Eisenbahner einschließlich der Arbeiter wurde allgemein angeordnet.

Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken. Die Länge der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen Anwendung findet, hat im Jahre 1913/14 um 2791 *km* zugenommen. Sie betrug Ende März 1914: 263.693 *km* gegenüber 260.902 *km* an demselben Zeitpunkte des Vorjahres. An der Vermehrung nahmen folgende Staaten teil: Deutschland mit 663, Österreich mit 109, Ungarn mit 253, Bulgarien mit 170, Dänemark mit 42, Frankreich mit 58, Italien mit 143, die Niederlande mit 96, Rußland mit 887, Schweden mit 107 und die Schweiz mit 263 *km*. In Belgien, Bosnien-Herzegowina, Luxemburg, Rumänien und Serbien ist eine Vermehrung nicht eingetreten.

Die Länge der dem Internationalen Übereinkommen unterstellten Eisenbahnen betrug in den Jahren:

In	1893	1902	1908	1913	1914
	Kilometer Eisenbahnstrecken				
Deutschland	43.200	52.648	58.371	62.710	63.373
Österreich	14.887	18.954	21.140	22.301	22.410
Ungarn	11.722	17.031	18.587	21.176	21.429
Bosnien-Herz.	374	879	1.045	1.046	1.046
Belgien	4.516	4.591	4.603	4.677	4.677
Bulgarien	—	—	—	1.948	2.118
Dänemark	—	1.958	2.060	2.105	2.147
Frankreich	33.872	38.178	40.114	41.047	41.105
Italien	11.762	13.150	13.853	15.183	15.326
Luxemburg	356	376	376	384	384
Niederlande	2.475	2.576	3.054	3.341	3.437
Rumänien	—	—	3.186	3.549	3.549
Rußland	26.351	50.175	64.501	66.873	67.760
Serbien	—	—	—	961	961
Schweden	—	—	3.897	9.367	9.474
Schweiz	2.995	3.532	3.773	4.234	4.497
Insgesamt	152.510	204.048	238.560	260.902	263.693
Vermehrung %	—	33.79	16.91	9.37	1.07

BUCHANZEIGEN.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Herausgegeben von Freiherrn Dr. v. Röll, k. k. Sektionschef a. D. in Verbindung mit zahlreichen Eisenbahnfachmännern. Zweite vollständig neu bearbeitete Auflage. Verlag von Urban und Schwarzenberg Berlin und Wien. 1913, 1914. Preis jeder Lieferung K 1·90.

Uns liegen die Lieferungen 31 bis 60 vor, die eine Fülle von Stoff umfassen, von der Sorgfalt und dem Fleiße der Verfasser und Schriftleiter Zeugnis geben und unserem Fachschrifttum hohe Ehre machen. Es ist eigentlich recht erstaunlich, zu sehen, wie viel alte und junge, bewährte und noch ringende Kräfte sich in den Dienst dieses weitausgreifenden Unternehmens gestellt haben, wenn man weiß und immer wieder beobachten muß, wie wenig wissenschaftliche und wirtschaftliche Teilnahme bei uns Schriften über Verkehrswesen allgemein, über Eisenbahnwesen ganz besonders entgegengebracht wird. Es gilt dies sowohl von den Verwaltungen als auch von den einzelnen Angehörigen des Berufes. Die Klage ist alt, ist oft erhoben worden, aber immer erfolglos. Vielen gilt noch immer ein „schreibender" Beamter als verdächtig, oft als Streber und Wichtigmacher, manchmal als Bureauschwänzer und lästiger Ausplauscher. In Deutschland ist dies freilich anders, was auch darin zum Ausdruck kommt, daß sich an der Schriftleitung des von einem Österreicher geplanten und herausgegebenen Werkes 8 Reichsdeutsche und nur 3 Österreicher beteiligen und als Verfasser weit mehr Reichsdeutsche als Österreicher und Ungarn genannt sind.

Die Hefte umfassen Schlagworte der Buchstaben E bis Kr. Sechs Bände liegen nun vollständig vor.

Von den vielen guten und vorzüglichen Beiträgen seien nur einige wenige genannt. Eine vollzählige Angabe würde bei weitem den hier zugemessenen Raum überschreiten:

Digitized by Google

Eisenbahnbücher von Dr. Krasny; Eisenbahnpolitik von Dr. v. Wittek; Eisenbahnschulen von v. Ritter (der leider über Österreich ganz überholte Angaben bringt); Eisenbahnstrafrecht von Hoegel; Eisenbetonbrücken von Nowack; Eiserne Brücken von Melan; Elektrische Eisenbahnen von mehreren Verfassern; Empfangsgebäude von Schimpff; Enteignung von (Gleim) E. Rosenthal; Fahrkarte von Dr. v. Frankl-Hochwart; Fahrordnung, Fahrplan von Bosshardt, Fernsprecheinrichtungen von Fink; Frachtrecht von Blume (†); Frachtrecht, internationales von Schlesier; Führerstandsignale von Hoogen; Gepäck, Gepäckabfertigung und anderes von Renaud; Gesteinsbohrer von Dolecsalek; Gründung von Nowack; Güterschuppen von Cauer; Gütertarife von Ullrich-Grunow; Güterverkehr von Dretzky; Güterwagen von (Schützenhofer)-Cimonetti; Haftpflicht für Tötungen und Körperverletzungen von List-Doerfler; Hallen von Rühl; Heißdampflokomotiven von Rimrott; Heizung der Eisenbahnwagen von Schützenhofer jun.; Holzbrücken von Melan; Kassenverwaltung von Schapper; Kraftstellwerke von Hentzen; Krankenfürsorge von Beyerle-Matibel.

Mit diesen paar Namen ist, wie besonders betont wird, lange nicht alles erschöpft, was namentlich hervorzuheben wäre.

Hoffentlich wird der Krieg dem Werke keinen allzugroßen Abbruch tun. Es wäre dies tief zu bedauern. Denn, so viele und manchmal schwerwiegende Einwände man auch gegen das Werk im ganzen und gegen einzelne Beiträge erheben könnte, so ist doch gar kein Zweifel, daß es zu den bedeutendsten Leistungen des Eisenbahnschrifttums des In- und Auslandes gehört.

Die Bergstadt. Kronen 3·60 vierteljährig. Bergstadtverlag in Breslau I. Das Aprilheft bringt die Aufsätze: die Mohammedanerin und der Krieg. Eine ergreifende Novelle aus den Karpathenkämpfen, eine reizvolle Humoreske von Ellyn Karin: „Wie der Hiasl Stamgassinger seine eigene Leichenred' gehört hat", Abhandlungen über „Kriegsschmuck", „Röntgentechnik im Kriege", „Die Hebriden", „Der Krieg und unsere Kinder" sowie die originelle „Bergstädtische Kriegsberichterstattung" von Paul Barsch tragen dem glühenden Tagesinteresse unseres Volkes Rechnung, während die Fortsetzung des Paul Kellerschen Romans „Ferien vom Ich" weiterhin eine friedliche Erholungsstätte in diesen grausen Kriegstagen darbietet. Die Ausstattung (außer 4 Farbendruck- und 2 Tondruck-Einschaltbildern mehr als 40 Textabbildungen) wie immer reich und gediegen.

PATENTBERICHT.

Mitgeteilt von Ingenieur S. F. Korner, Patentanwalt in Wien, I. Habsburgergasse 5.

Die nachstehenden Patentanmeldungen sind amtlich bekanntgemacht (aufgeboten) worden. Gegen die Erteilung jedes der Patente kann aus den im Patentgesetz angegebenen Gründen Einspruch erhoben werden. Auszüge oder Abschriften der Patentanmeldungen sind erhältlich.

Ablauf der Einspruchsfrist: 15. Juni 1915.

A. Dornaus in Wien. Fahrbares Heißluftgebläse zum Trocknen und Entstauben der Auftragstellen für die Teermasse bei Straßenpflasterungen, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen der Luftpumpe und dem Heißlufterzeuger ein Druckluftbehälter eingeschaltet ist, der mit einem in dem Heißluft erzeuger eingebauten und von einem Sicherheitsventil kontrollierten Vorwärmer, an dem die bekannte Rohrschlange angeschlossen ist, in Verbindung steht.

Wulferding in Hacienda-Arogon (Costa Rica). Hilfstriebwagen mit Kraftaufspeicherung beim Bremsen und bei Gefällen und Abgabe von Hilfsenergie zur Unterstützung der Haupttriebkraft der Lokomotive von Eisenbahnzügen, besonders mit Dampflokomotivbetrieb.

Siemens & Halske in Wien. Selbsttätige Warnungssignaleinrichtung für unbewachte Übergänge an elektrischen Bahnen.

CLUBNACHRICHTEN.

Unsere Teeabende. Die Zusammenkunft am 24. März stand unter dem Eindrucke nicht erfreulicher Nachrichten, welche die Bevölkerung tief bewegten. Man sah es jedoch den zahlreichen Teilnehmern an diesem Teeabende an, daß die allgemeine Losung — um so fester zusammenhalten — Wurzel gefaßt hat. So wurde denn diesmal ohne künstlerische Darbietungen mit doppeltem Eifer an der Herstellung der Bekleidungsstücke für die im Felde Stehenden, sowie für die Verwundeten gearbeitet, und 27 Paar Hausschuhe, 12 Stücke bzw. Paar Stricksachen und 900 Stück Zigaretten konnten den Fürsorgezwecken zugeführt werden. — Ganz anders war das Bild bei dem Teeabende des 8. April, als mittlerweile die Osterfeiertage und die aus dieser Zeit stammenden Berichte den Mut und Zuversicht der Bevölkerung neu belebt hatten. Mit helleren Mienen betraten die Damen den zur Arbeitsstätte gewordenen Vortragssaal und flinker noch bewegten deren fleißigen Hände die Nadeln, Scheren und Stopfmaschinen. Dieser Abend stand übrigens — man höre — im Zeichen einer neuen Kriegserklärung: Frau Inspektor Sellner, die für die künstlerischen Darbietungen gesorgt hatte, besorgte dies unter dem Leitwort: Krieg den Männern, und besetzte alle Vortragsnummern mit Damen. Da kam zuerst ein Damenquartett: Frau Amelie Eigermann, Frau Hermine Erstling, Frau Rosa Kornitzer und Frau Mizzi Stöger, sämtlich Mitglieder des Singvereines der Gesellschaft der Musikfreunde. Großer Erfolg und Beifall, der nicht nur den, durch die gestrenge Hand des Hofopernkapellmeisters Schalk trefflich geschulten Stimmen, sondern auch der angenehm berührenden Aussprache (System Singverein) galt und Fortsetzungen durch Terzette an denen sich außer den Genannten auch Frau Sellner beteiligte, im Gefolge hatte. Eigentlich sollte es Quintett und Quartett heißen, denn die Klavierbegleitung des Fräuleins Marianne Frei war so zart und anschmiegend, daß die Dame als fünfte Stimme zählte. Ein formvollendeter Vortrag des Fräulein Hanne Fasser begegnete regster Aufmerksamkeit der Zuhörer, welches anhielt, als zwei junge Damen, die Fräuleins Trude Holzhausen und Gretl Bombach, erstere mit einer Violine bewaffnet, das Podium betraten. Das kunstvolle Tremolo, mit dem das Violinkonzert eingeleitet wurde, gab Anlaß zu Zweifeln unter unseren Gästen, von denen die boshaften behaupteten, es sei nicht den Noten, sondern dem Lampenfieber eines ersten Auftretens zuzuschreiben; bald aber strich der Bogen fest und sicher die Saiten und entlockte der Geige Töne herrlichster Wirkung, die durch die meisterhafte Klavierbegleitung der Partnerin zu voller Entfaltung gelangten. „Schön war's", hieß es an diesem Abend, schön war auch das Ergebnis der Arbeitsleistung: 1500 Zigaretten und 12 Paar Hausschuhe.

Den Abend des 15. April leitete eine Spende von 1000 Zigaretten Ihrer Exzellenz Frau Luise Trnka, eine solche von K 200 des Herrn Hofrates Ing. Otto Gebauer, und von 3 Stücken Filz (für Pantoffel) der Frau Ingenieur Tauber ein — günstiges Vorzeichen; diesmal waltete Frau Inspektor Taussig als Arrangeurin; ein vorzügliches Klavierkonzert des Frl. Hermann leitete die Vorträge ein; Konzertmeister Soma Picksteiner weinte und lachte auf seiner herrlichen Geige, bot eine Glanzleistung, ebenso war des Beifalles kein Ende, als Frau Taussig Brahmssche Lieder sang, von Picksteiner auf der Violine, von Professor Sommer am Klavier begleitet; reizend war der Vortrag des anmutigen Fräuleins Emilie Giesrau und zum Schlusse zauberte uns Meister Marschall in seiner eleganten Form Dinge vor, zu und aus, daß des Staunens und Bewunderns kein Ende war. So verließ wieder jeder Teilnehmer hochbefriedigt den Saal, jedoch nicht ohne daß vorher der Kriegsfürsorge wiederum der übliche Tribut: 900 Stück Zigaretten, 14 Paar Hausschuhe und 6 Paar Strickarbeiten gezollt worden wäre.

Clubversammlung am 13. April 1915. Der Präsident Dr. Ritter von Wittek eröffnete die Clubversammlung mit folgenden geschäftlichen Mitteilungen:

„Seit unserer letzten Clubversammlung haben wir das Ableben zweier langjähriger, treuer Mitglieder unseres Clubs zu beklagen:

Am 2. April wurde unser Ehrenmitglied Herr Baurat Franz Schmarda, am 11. April Herr Ministerialrat Hans Kargl zu Grabe getragen.

Baurat Schmarda war seit dem Jahre 1877 Clubmitglied: vom Jahre 1882 bis 1907, also 25, Jahre bekleidete er im

Digitized by Google

Ausschußrate den Posten des Clubkassiers. Stets die Interessen unseres Clubs wahrnehmend, besorgte Herr Schmarda in vorzüglichster Weise die finanziellen Geschäfte und seine Kassaführung fand stets uneingeschränkte Anerkennung der Revisoren. Die Generalversammlung des Jahres 1907 anerkannte den hingebungsvollen Eifer desselben, der wegen vorgerückten Alters das beschwerliche Amt nicht mehr versehen zu können erklärte, durch einstimmige Ernennung zum Ehrenmitgliede.

Ministerialrat Hans Kargl war seit dem Jahre 1879 Clubmitglied und in den Jahren 1894 und 1895 Clubpräsident. Während seiner 36jährigen Mitgliedschaft hat Hofrat Kargl durch sein gegen jedermann stets freundliches und liebenswürdiges Entgegenkommen die Wertschätzung und Hochachtung aller Clubmitglieder genossen, und viele derselben wissen ihm, der erbetenen Rat niemals versagte, hiefür Dank.

Der für Sonntag den 11. April angesetzt gewesene Vormittagsausflug auf den Kahlenberg findet bei entsprechender Witterung Sonntag den 18. April statt. Zusammenkunft 3/4 9 Uhr früh bei der Endstation der elektrischen Straßenbahnlinie Nr. 36 in Nußdorf, Wanderung über den Beethovengang auf den Kahlenberg, dort Frühstück, Rückweg über das Krapfenwaldl nach Sievering, Endstation der Linie 39. Dauer des Spazierganges einschließlich Frühstück zirka 3 Stunden. Für das Frühstück wird ersucht, die Brotkarten mitzubringen.

Damen-Teeabende finden noch am 15., 22. und 29. April statt.

Die Glasfabriken-Niederlage von S. Reich & Cie. im 2. Bez., Czerningasse 3 und VI., Margaretenstraße 23, gewährt unseren Mitgliedern gegen Vorweisung der Mitgliedskarte 10% Ermäßigung.

Dienstag den 27. April hält in diesem Saale Herr Oberbaurat Ing. Eduard Engelmann einen Vortrag unter dem Titel „Technisches aus meiner amerikanischen Studienreise" mit Lichtbildern.

Heute haben wir das Vergnügen, Herrn Ingenieur Robertson zu hören, der uns einen Vortrag über „Indien" halten wird, dem wir mit größtem Interesse entgegensehen."

Über das Wunderland Indien sprach sodann der schwedische Ingenieur Robertson mehr als eine Stunde in ungemein fesselnder Weise. Ausgezeichnete Bilder, die Personentypen, Landschaften, hervorragende Bauten und große Volksszenen darstellten, unterstützten das gesprochene Wort. Am Schlusse des sehr beifällig aufgenommenen Vortrages dankte der Herr Clubpräsident dem Vortragenden für die vortrefflichen Ausführungen.

Neue Begünstigung*).

Die Firma S. Reich und Cie., k. k. priv. Glasfabrikanten in Wien, II/2 Czerningasse Nr. 3 und VI. Margaretenstraße Nr. 23, gewährt unseren Clubmitgliedern gegen Vorweisung der Mitgliedskarte 10% Ermäßigung der Detailpreise für Glaswaren aller Art.

*) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuelle, auf die Begünstigungen bezüglichen Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariate brieflich bekanntzugeben.

Anglo-Oesterreichische Bank.

Die

51. ordentl. Generalversammlung

der Aktionäre der

Anglo-Oesterreichischen Bank

fand am 30. April 1915 statt.

Das Gewinn- und Verlust-Konto der Anglo-Oesterreichischen Bank weist einen Bruttoertrag von K 25,086.225·71 aus (das ist K 3.213·30 mehr als im Vorjahre), der sich durch den Gewinnvortrag aus dem Jahre 1913 per K 741.805·34 auf K 25,828.031·05 erhöht.

Nach Abzug der Lasten und Spesen, in denen Spenden für Kriegsfürsorgezwecke im Betrage von K 310.000·— enthalten sind, verbleibt für 1914 ein Reinertrag von K 12,738.299·80 (gegen das Vorjahr mehr K 218.105·45) Unter Hinzuziehung des Gewinnvortrages aus 1913 beträgt der Reingewinn K 13,480.105·14 (gegen das Vorjahr plus K 452.440·76).

In der Generalversammlung wurde beschlossen, nach Einstellung einer tantiemefreien Kriegsverlustreserve von K 5,000 000·— in die Bilanz, aus dem Reingewinne eine Dividende von K 15·— per Aktie (gegen K 20·— im Vorjahre) zur Verteilung zu bringen und nach Dotierung des ordentlichen Reservefonds und des Pensionsfonds den Rest von K 1,256.270·56 (das ist K 514.465·22 mehr als im Vorjahre) auf neue Rechnung vorzutragen.

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ▫ **Wien X/1** ▫ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

K. k. priv. Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Die neunundfünfzigste ordentliche Generalversammlung findet **Dienstag, den 18. Mai 1915** statt.

Die Aktien sind spätestens bis 20. April d. J. bei der Liquidatur der k. k. Credit Anstalt, I., Am Hof 6 oder bei den anderen bekanntgegebenen Stellen zu deponieren.

Wien, am 3. April 1915.

K. k. priv. Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Schnelldreh-Revolverstahl No 5% Marke:

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Telephon 12986. Steinkohlenbriketts. Telephon 21113

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8.5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.844.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftzugrahmen. — Bremsen-Regliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

HPL
Stanford University Library

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 10. Wien, den 15. Mai 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen. — Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Statsbahnen. Von Dr. Johann Pospíšil, (Fortsetzung folgt.) — Über Personen-Schwebebahnen. Vortrag, gehalten im Club Österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig. (Fortsetzung folgt.) — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Schulverein für Beamtentöchter. — Buchanzeigen: Deutsche Rundschau für Geographie. Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Südbahn und Lloyd. — Clubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Clubanzeigen.

Das Clubtelephon (Nr. 355) ist von nun ab auch für interurbane Gespräche benützbar. Die Gebühren sind von dem Telephonierenden zu tragen. Jedes interurbane Gespräch ist vorher im Clubsekretariate anzumelden.

* * *

An jedem regenfreien Sonntag Vormittagsausflug in den Wienerwald. Auskunft im Clubsekretariate. Der Ausflug entfällt auch dann, wenn am Vortage Regenwetter eingesetzt hat.

Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen.

Von Dr. **Johann Pospíšil.**

(Fortsetzung zu Nr. 8.)

Wenn wir die wegen unzureichender Beobachtungstatsachen bedeutungslosen Angaben der dem Beamtenstande angehörigen Teilnehmer des Provisionsfonds außer acht lassen, können wir also feststellen, daß in beiden Fonds die größten Zahlen bezüglich der Teilnahmszeiten die Beamten, dann die Unterbeamten und endlich die Diener betreffen. Da aber, wie sich aus der 4. und 7. Vertikalrubrik der Tabelle ergibt, die Alterswerte eine umgekehrte Reihe bilden, können wir die Behauptung aufstellen, daß die Teilnahmszeit zu dem in der Aktivität verbrachten Alter im umgekehrten Verhältnisse steht. Je kürzer die Teilnahmszeit ist, um so höher gestalten sich die Alterswerte, oder mit anderen Worten: die Bediensteten dienen länger, weil sie nicht die genügende Teilnahmszeit hinter sich haben, die ihnen einen angemessenen Ruhegehalt sichern würde. Dies gilt jedoch, wie später dargelegt werden wird, nur als Regel und nur beim Vergleiche der Werte der Mitglieder eines und desselben Fonds.

Warum die Teilnahmszeiten und die Alterswerte der Pensionsfondsmitglieder jene der Provisionsfondsmitglieder so bedeutend übersteigen, ergibt sich einerseits aus der geschichtlichen Entwicklung und andererseits aus der Bestimmung dieser Fonds.

Ursprünglich bestanden nämlich bei den meisten österreichischen Bahnen bloß Pensionsinstitute und nicht auch Provisionsinstitute. Die Ursache dieser Erscheinung ist darin zu suchen, daß damals zumeist nur definitive Bedienstete, nicht aber auch Arbeiter und sonstige Hilfsbedienstete, für welche die Errichtung von Provisionsinstituten in Betracht käme, einer Invaliditäts- und Altersfürsorge teilhaftig waren. Dementsprechend waren auch die Pensionsinstitute für alle definitiven Bediensteten bestimmt, somit nicht nur für die Beamten, sondern auch für die Diener. Eine Unterbeamtenkategorie gab es damals überhaupt nicht. Die ersten Bahnen, welche auch die Arbeiter in die Alters- und Invaliditätsfürsorge einbezogen und zu diesem Zwecke besondere Provisionsfonds geschaffen haben, waren die k. k. priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft (im Jahre 1860) und später die Kaiserin Elisabethbahn (1873).

Die Einführung einer solchen Anstalt bei den österreichischen Staatsbahnen fällt erst in die Zeit der Verstaatlichung der letzteren Bahn (1882).

Bei dieser Verstaatlichung sind nämlich an die Staateisenbahnverwaltung zugleich mit den übrigen Einrichtungen auch die beiden Versorgungsfonds der Kaiserin Elisabethbahn übergegangen, wodurch die Staatseisenbahnverwaltung vor die Wahl gestellt wurde, entweder diese Fonds aufzulösen und die Mitglieder derselben gleich wie die übrigen damaligen Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach dem zu jener Zeit für sie in Geltung gestandenen Pensionsnormale vom 15. August 1877 zu behandeln oder sich der Fondswirtschaft der Kaiserin Elisabethbahn anzupassen und sonach die zwei Fonds (Pensions- und Provisionsfonds) für alle nunmehr staatlichen Eisenbahnbediensteten bestehen zu lassen. Die Staatseisenbahn-

Digitized by Google

verwaltung hat sich für den zweiten Vorgang entschieden. Von dem Vorbilde, welches ihr die Einrichtungen der Kaiserin Elisabethbahn boten, ist sie aber dennoch zum Teil abgewichen, und zwar insofern, als sie das Pensionsinstitut nicht nur für Beamte, sondern auch für die damals schon bestandene Kategorie von Unterbeamten, und das Provisionsinstitut nicht nur für Arbeiter, sondern auch für aus der Arbeiterschaft fortan zu ernennende Diener bestimmte.

Da sie jedoch alle ehemaligen Mitglieder des Pensionsinstitutes der Kaiserin Elisabethbahn und — aller Wahrscheinlichkeit nach*) — auch alle eigenen definitiven Bediensteten, sonach in beiden Fällen auch die Diener dem neu geschaffenen Pensionsinstitute der k. k. österreichischen Staatsbahnen einverleibt hat, so ist hiedurch bewirkt worden, daß Mitglieder des Pensionsinstitutes der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch Diener geworden sind, obwohl dieses Institut laut seiner Überschrift nur für Beamte und Unterbeamte errichtet war.

Mitglieder des neuen Provisionsinstitutes dagegen waren wieder neben den ehemaligen Arbeitern der Kaiserin Elisabethbahn nur die in die Altersversorgung neu eintretenden Arbeiter und später auch die aus diesen gewordenen Diener, also nicht alle Diener, obwohl das Institut seinem Zwecke nach alle Diener hätte umfassen sollen.

Im Laufe der Zeit haben sich diese Abweichungen des wirklichen Mitgliederstandes von der Bestimmung der beiden Fonds nur noch weiter vermehrt. Einerseits wirkte dabei der Umstand, daß bei späteren Verstaatlichungen der Privatbahnen die Mitglieder der bei diesen Bahnen bestandenen Pensionsinstitute dem Pensionsinstitute der k. k. österreichischen Staatsbahnen zugewiesen wurden, und zwar ohne Rücksicht darauf, welcher Bedienstetenkategorie diese Mitglieder angehört haben. Da jedoch die Provisionsinstitute neben den Pensionsinstituten nur bei einigen bedeutungslosen Bahnen bestanden haben (Erzh. Albrechtsbahn, Mährische Grenzbahn, Dniesterbahn, Tranow-Lelochower und I. ungar.-galiz. Bahn), wogegen bei allen übrigen Bahnen nur ein einziges Institut, und zwar das Pensionsinstitut vorhanden war, so sind auf die geschilderte Weise — da den Pensionsinstituten der verstaatlichten Bahnen alle Bedienstetenkategorien als Mitglieder angehört haben — dem Pensionsinstitute der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch viele Diener einverleibt worden, während das Provisionsinstitut der k. k. österreichischen Staatsbahnen durch Verstaatlichungen nur sehr wenige alte Mitglieder gewonnen hat.

Andererseits war in der fraglichen Richtung nicht unerheblich auch die folgende Tatsache von Bedeutung. Das Statut des Provisionsinstitutes nötigt die Mitglieder nicht, daß sie aus Anlaß ihrer Ernennung zu Unterbeamten aus dem Provisionsinstitute in das Pensionsinstitut übertreten. Ein solcher Übertritt wird ihnen bloß freigestellt. Dies sowie die weitere Tatsache, daß das Provisionsinstitut seinen Mitgliedern bei geringeren Beiträgen ziemlich dieselben Leistungen gewährt wie das Pensionsinstitut, hatten zur Folge, daß die Diener, die in die Unterbeamtenkategorie befördert werden, fast ausnahmslos auch weiterhin im Provisionsinstitute verbleiben.

Auf diese Weise kommt es, daß die meisten Unterbeamten entgegen der Überschrift des Pensionsinstitutes nicht dem Pensionsinstitute, sondern dem Provisionsinstitute als Mitglieder angehören, so daß dem Pensionsinstitute nur solche Unterbeamten neu beitreten, bei denen die Unterbeamtenkategorie die erste Anstellung bildet. Dies sind aber zumeist nur die Zertifikatisten, die als Bahnmeister aufgenommen werden, somit ein verschwindender Bruchteil der Unterbeamten. Das Pensionsinstitut umfaßt sogar auch nicht alle Beamte, da Beamte, die der Kategorie der dem Provisionsfonds angehörenden Unterbeamten entstammen, ebenfalls in der Regel dem Provisionsfonds wegen seiner Vorteile treu bleiben. Allerdings ist die Zahl solcher Beamten schon deshalb eine sehr geringe, weil die Ernennung der Unterbeamten zu Beamten bis Ende 1909, bis wohin unsere Beobachtung reicht, zu den größten Seltenheiten gehörte.

Aus der vorangehenden Darstellung ergibt sich daher, daß dem Pensionsinstitute nicht nur Beamte und Unterbeamte, sondern auch Diener, und dem Provisionsinstitute nicht nur Diener und Hilfsbedienstete, sondern auch Unterbeamte und sporadisch auch Beamte als Mitglieder angehören.

Wenn nun die oben angegebenen Teilnahmszeit- und Aktivitätsalterswerte der Mitglieder des Pensionsfonds jene der Mitglieder des Provisionsfonds so erheblich übersteigen, so ist die Ursache dieser Erscheinung hauptsächlich darin zu suchen, daß dem ersteren Fonds die Mehrzahl der ehemaligen Bediensteten der verstaatlichten Bahnen, somit ältere Bedienstete angehören, während das Provisionsinstitut, bis auf die Provisionsfondsmitglieder der genannten sechs Bahnen, durchwegs nur jüngere Bedienstete umfaßt, nämlich die, welche erst nach dem Jahre 1882 dem Provisionsinstitute beigetreten sind*).

Aus den oben angeführten Angaben können wir weiter feststellen, daß im Laufe der Zeit das

*) Feste Grundlagen für diese Annahme gehen uns ab.

*) Vergleiche die ausführliche Geschichte der Pensionsversicherung der österreichischen Staatsbahnen von Dr. Emil Novotný und Dr. Johann Pospíšil in „Časopis českých úředniků železničních" (Zeitschrift der böhmischen Eisenbahnbeamten), Jahrgang 1911, 1912 und 1913. Außerdem Dr. J. Pospíšil: „Die Entwicklung der Altersversicherung bei den österreichischen Eisenbahnen" in der „Österreichischen Zeitschrift für Eisenbahnrecht", 2. Jahrgang, Wien 1912.

Digitized by Google

Aktivitätsalter abnimmt und die Teilnahmszeit sich erhöht; denn für das ganze Jahrzehnt beträgt das Aktivitätsalter 52·777 und die Teilnahmszeit 20·52 Jahre, während im zweiten Jahrfünft dieses Zeitraumes sich diese Zahlen auf 52·654 bezw. 21·11 Jahre stellen.

Aus der Beobachtung der oben erwähnten Alters- und Teilnahmszeit ist noch die Tatsache hervorzuheben, daß bis auf geringfügige Ausnahmen die Werte im Jahre 1906 sinken, im Jahre 1907 und 1908 steigen und im Jahre 1909 wieder sinken.

Für diese Erscheinung finden wir eine Erklärung in der im Jahre 1906 gewärtigten und im Jahre 1907 eingeführten Einrechnung eines Teiles des Quartiergeldes in die Pensions(Provisions)bemessungsgrundlage.

Die Erwartung dieser Maßnahme hatte nämlich eine größere Stauung bereits ausgedienter Bediensteter zur Folge. Es traten deshalb im Jahre 1906 nur solche Bedienstete in den Ruhestand, denen wegen vollkommener Dienstuntauglichkeit das weitere Verbleiben im Dienste unmöglich war. Im Jahre 1907 und 1908, also nach Durchführung der erwähnten Maßnahmen, folgte nun der erwähnten Stauung eine beträchtliche Mehrung der Pensionierungen; nach diesem Abfalle aller derart überreifen Anwärter im Jahre 1909 ist sodann wiederum eine Stauung eingetreten*).

Daß die größere Zahl der im Jahre 1906 hinausgeschobenen Pensionierungen die Durchschnitte der Jahre 1907 bis 1908 verbessert hat, erscheint ganz naturgemäß.

(Fortsetzung folgt.)

Über Personen-Schwebebahnen.

Vortrag, gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig.

(Fortsetzung zu Nr. 8.)

1905 kam die von Adolf Bleichert & Co., Leipzig, in den Argentinischen Kordilleren erbaute. 34 *km* lange Drahtseilbahn[10]) in Betrieb, die in der Hauptsache zur Förderung von Kupfererz dient, aber auch Personen befördert (Fig. 6 bis 12). Auf dieser aus acht Sektionen bestehenden Lastenbahn, die nach dem Bleichertschen System ausgeführt ist, sind zum ersten Male bei Schwebebahnen[11]) allseitig geschlossene Personenwagen[12]) als Spezialwagen angewandt worden, die für je zwei Personen bestimmt sind und durch den bekannten Kuppelapparat „Automat" mit den Zugseilen verbunden werden. Die Bahn beginnt dann an der Endstation der Staatsbahnstrecke, geht von hier aus zunächst allmählich in der Ebene an, um dann in acht Sektionen in das wilde Gebirge hinaufzusteigen. Sie hat eine ganze Anzahl großer Spannweiten zu überwinden und führt mit verschiedenen Winkelstationen die Flußläufe entlang bis zu dem Grubenbezirk La

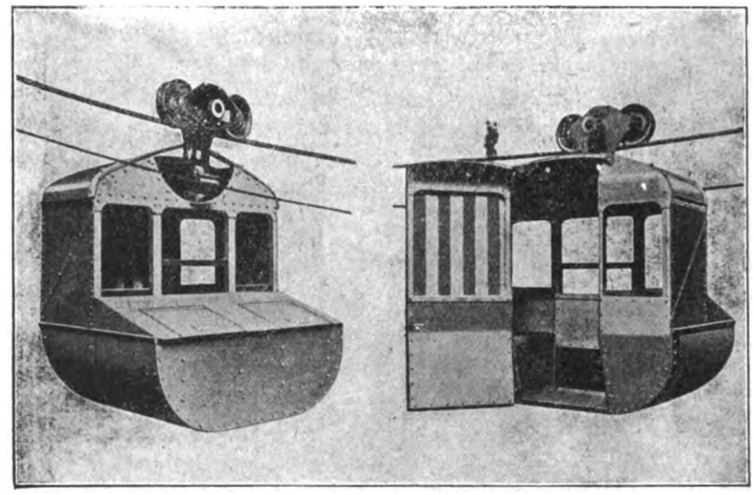


Fig. 6. Personenkabine der Lastendrahtseilbahn in den argentinischen Kordilleren, gebaut 1895 von Adolf Bleichert & Co., Leipzig.

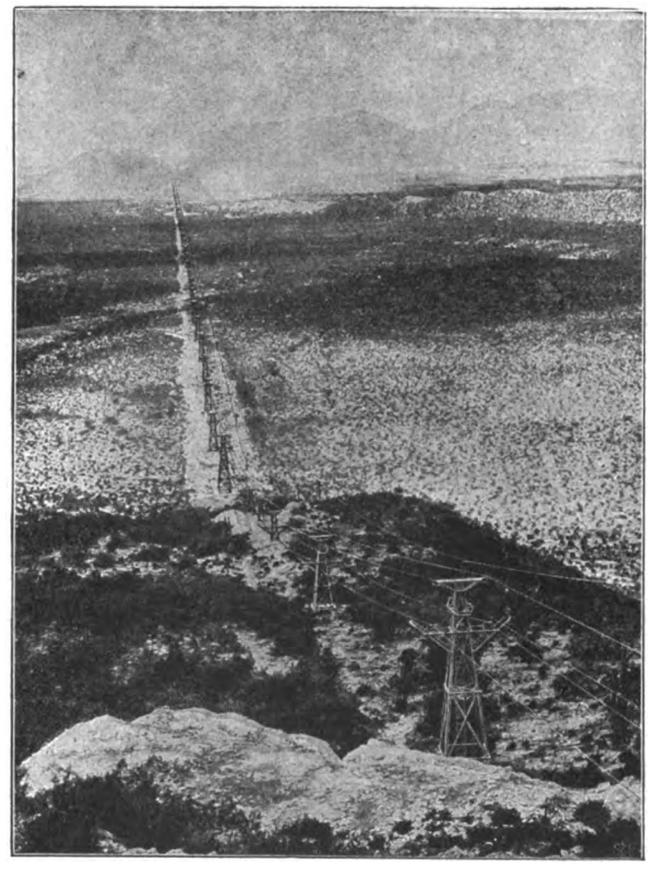


Fig. 7. Strecke in der Ebene der Lastenbahn in den argentinischen Kordilleren.

Mejicana, wobei auch ein Tunnel von größerer Länge zu durchschreiten ist, der eingelegt wurde, um einen zu scharfen Knick in der Linie zu vermeiden. Die Anlage fördert in der Stunde 40 *t* Kupfererz talwärts und bringt die Post, Personen, Wasser, Grubenhölzer, Nahrungsmittel usw. zu Berge, dient also in vollem Umfange dem-

*) Dieselbe Erscheinung ist auch in der Pensionsstatistik der österr. Staatsbediensteten wahrzunehmen. Vergl. Dr. Robert Zwierzina: „Entwicklung des allgemeinen Pensionsetats der k. k. Staatsbediensteten", Wien 1910, Verlag Perles.

[10]) Dieterich, „Z. d. V. d. I.", Jahrgang 1906.

[11]) Buhle, „Welt der Technik" 1911, S. 426.

[12]) „Z. d. V. d. I.", Jahrgang 1906, Fig. 43.

Digitized by Google

selben Verkehr wie die Staatsbahn. Insofern hat diese Bahn, deren eine Endstation in 1000 *m* Meereshöhe, in tropischer Vegetation liegt, während sich die andere in 4600 *m* Meereshöhe in der Eisregion befindet, späterhin eine große Rolle für den Bau von Personen-Schwebebahnen gespielt, als sie gezeigt hat, daß sich ein vollkommen zuverlässiger Betrieb auch bei einer Kälte von 20° C, bei Schneestürmen und Lawinengang durchführen läßt. Die Erfahrung, daß sich Trag- und Zugseile auch bei großer Kälte bewähren, war sehr wertvoll in dem Augenblick, als man begann, Personen-Schwebebahnen im Hochgebirge zu projektieren.

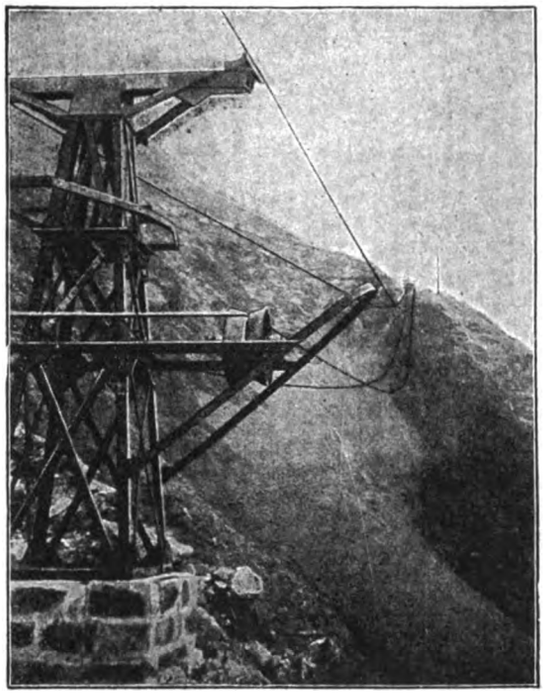


Fig. 8. Bild von der Strecke der argentinischen Bahn.

Fig. 9. Bild von der Strecke der argentinischen Bahn.

Dieser Bahn folgte 1906 eine ähnliche Lastenbahn für Personen und Güter, die auf der Insel Thio in Neukaledonien einen künstlichen Schiffsanlageplatz mit der Insel verbindet[13]) (Fig. 13), und 1909 eine Anlage gleichen Systems zur Erschließung des Usambaraplateaus in Deutsch-Ostafrika[14]) Beide Bahnen wurden ebenfalls von der Leipziger Drahtseilbahnfabrik von Adolf Bleichert & Co. gebaut. Die letztgenannte Bahn besitz jedoch nur offene Plattformwagen für die Personenbeförderung. Sie hat eine Länge von 8·9 *km* und steigt aus der Ebene von der Eisenbahnstation Mkumbarar aus allmählich in das Gebirge an bis zu der ersten Winkel-

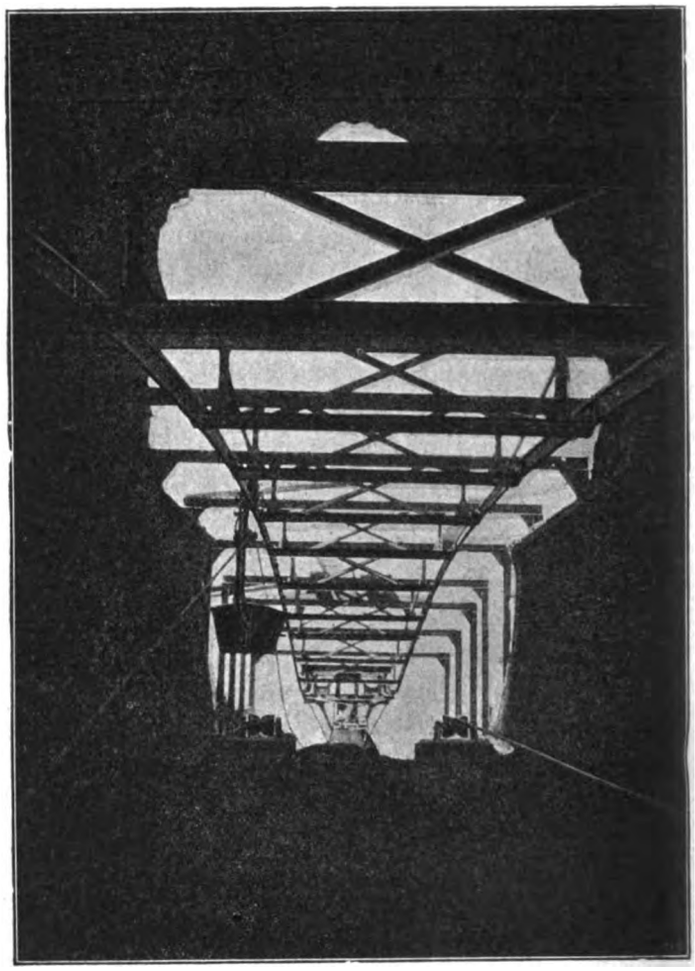


Fig. 10. Tunnel im oberen Teil der argentinischen Bahn.

Fig. 11. Grubenbezirk La Mejicana, Endstation der argentinischen Drahtseilbahn in 4600 *m* Meereshöhe.

[13]) Dieterich, „Z. d. V. d. I." 1905, S. 1805.

[14]) Wettich, Verhandlungen d. V. z. Bef. d. Gewerbefl. 1911, Nr. 6.

Digitized by Google

station. Kurz vor dieser Station befindet sich eine große freie Spannweite von 900 *m* über ein tief eingeschnittenes Tal bei einer gleichzeitigen Steigung der Linie um 210 *m*. Von der ersten Winkelstation an steigt die Bahn mit zwei freien Spannweiten von je 300 *m* bis zur zweiten Winkelstation. Hier befindet sich die steilste Bahnstrecke der Welt mit 41° oder 85%. Von der zweiten Winkelstation steigt die Bahn nach dem Gebirge an, sie überschreitet den Kamm des Gebirges und fällt nun um 90 *m* bis zur Beladestation auf dem Hochplateau. Die größte von der Bahn überwundene Höhendifferenz beträgt auf einer Strecke von etwa 8·2 *km* 1523 *m*. Die Anlage fördert stündlich

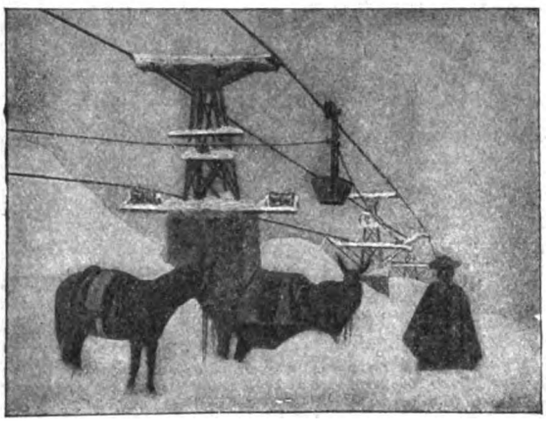


Fig. 12. Argentinische Drahtseilbahn im Schneesturm.

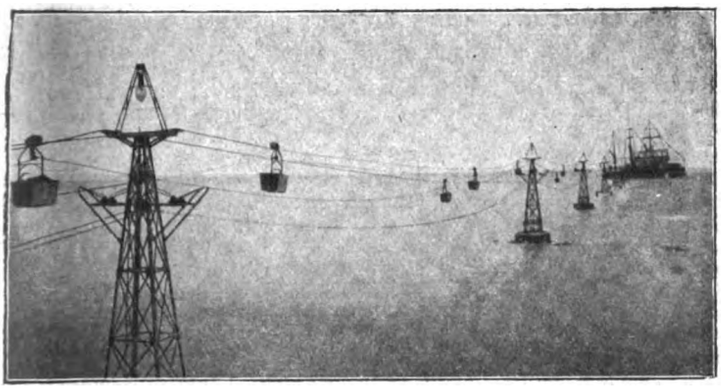


Fig. 13. Bleichertsche Meerseilbahn in Neukaledonien. 1895.

10 *t* Zedernholz zu Tal, Schienen, Nahrungsmittel, Post und Waren verschiedener Art mit einer Tonne stündlich auf der anderen Seite zu Berge. Der Personenverkehr auf der Bahn ist jetzt offiziell durch das Gouvernement verboten worden, offenbar jedoch nur, weil sich die Regierung eine Rückendeckung schaffen will, denn es verzichtet niemand auf die Fahrt über die Bahn, kürzt sie doch den beschwerlichen Reitweg von 7 bis 8 Stunden auf eine Stunde ab. Sie ist seinerzeit von dem stellvertretenden Gouverneur Freiherrn v. Spalding selbst befahren worden, auch Prinz Heinrich v. Reuß hat sie gelegentlich eines Jagdaufenthaltes benutzt.

Dem System nach reine Lastenbahnen, wenn auch allein für Personenbeförderung bestimmt, sind ferner die von Pohlig in Köln 1908 zum Bau des Beacon-Hill Tunnels der Cawloon-Kanton-Eisenbahn in China erbaute Bahn[15]) und die 1909 oder früher von der Colorado Mines and Aerial Tramway Co., Silver Plume, Colo, V. St. v. A. ausgeführte Anlage von Silver Plume auf den Sunrise Peak[16]). Beide Bahnen haben jederseits nur ein Tragseil, die Wagen werden von einem endlosen in gleicher Richtung umlaufendem Zugseil mitgenommen, an das sie in den Stationen durch lösbare Kupplungen angeschlossen werden. Dieser Kupplungsapparat ist am Gehänge befestigt, so daß die Wagenkasten sich nicht frei einstellen können, vielmehr bei Steigungen durch die wechselnden Zugseilspannungen ruckweisen Stößen ausgesetzt sind und schräg gezogen werden, was natürlich für die Insassen Unannehmlichkeiten mit sich bringen muß.

(Fortsetzung folgt.)

[15]) Frank: „Jahrbuch der österr. Architekten und Ing." 1912, S. 56.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator, Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenen Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 10. März d. J. im Sinne des § 1 des Anhanges zu den Statuten zu verleihen geruht: die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Adjunkten der Staatsbahnen Josef Chmelar in Nachod, dem Assistenten der Südbahn Tobias Coufal in Wien, dem Staatsbahnrate Richard Jelinek in Nußdorf, dem Revidenten der Staatsbahnen Rudolf Kehsler in Wien, dem Oberrevidenten der Staatsbahnen Franz Okolus in Oderfurt, dem Oberrevidenten der Staatsbahnen Karl Schmidt in Weidling, dem Oberrevidenten der Staatsbahnen Alfred Sedlar in Wien, dem Revidenten der Staatsbahnen Rudolf Spitzer in Wien, dem Assistenten der Staatsbahn Karl Zawadil in Wien; ferner mit höchster Entschließung vom 20. März d. J. dieselben Ehrenzeichen: dem Betriebsleiter der niederösterreichischen Landesbahnen Zdenko Kovař in Retz, dem Oberrevidenten der Staatsbahnen Klement Martinu in Wildenschwert, dem Staatsbahnrate Ingenieur Emil Mendl in Wien, dem Revidenten der Staatsbahnen Franz Winkler in Nußdorf, dem Adjunkten der Nordbahn Georg Wittthahn in Deutsch-Wagram; ferner mit höchster Entschließung vom 20. April d. J. das Ehrenzeichen II. Klasse vom Roten Kreuze als Förderer: dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen i. P. Theodor Kövesdy in Wien.

Schulverein für Beamtentöchter. Der Schulverein für Beamtentöchter hat einen Betrag zur Erteilung von Handstipendien, Unterrichts- und Lehrmittelbeiträgen zum Besuche der höheren Bildungsanstalten in Wien und in den Kronländern für das Schuljahr 1915/16 an Töchter von mittellosen Beamten oder deren Waisen bestimmt.

Ferner wird eine Reihe von Freiplätzen und halben Freiplätzen in den vom Vereine errichteten Instituten verliehen, und zwar: in dem „öffentlichen Mädchen-Lyzeum" und in der „öffentlichen Mädchen-Handelsschule" sowie in 31 dem Schulvereine für Beamtentöchter zur Verfügung

[16]) „Engineering News" vom 26. 10. 11.

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

stehenden Erziehungsanstalten, Fachschulen, Industrieschulen und Sprachschulen Wiens. Diese Freiplätze und halben Freiplätze erstrecken sich jedoch nur auf den freien Unterricht, nicht auf freie Kost und Verpflegung.

Schließlich wird eine Anzahl von freiwerdenden Plätzen im „Beamtentöchterheim“ verliehen, der jungen Beamtentöchtern, in erster Linie solchen aus der Provinz, Unterkunft, Pflege und sorgsame Aufsicht bietet, ihnen den Besuch von weiblichen Unterrichtsanstalten ermöglicht. Das Kostgeld für die Zöglinge des Töchterheims beträgt monatlich K 120, kann jedoch in berücksichtigungswerten Fällen auf K 60 herabgesetzt werden.

Gesuche sind auf dem bei den Vereinsschuldienern erhältlichen Vordrucke (à 6 h) bei genauester Beachtung sämtlicher Spalten und Anmerkungen zu verfassen und, mit den vorgeschriebenen Beilagen belegt, innerhalb der folgenden Fristen an das Präsidium des Schulvereines für Beamtentöchter, Wien VIII. Langegasse Nr. 47, zu richten.

Alles Nähere ist im Sekretariat des genannten Vereines zu erfahren.

BUCHANZEIGEN.

Deutsche Rundschau für Geographie. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner, herausgegeben von Professor Dr. Hugo Hassinger, XXXVII. Jahrgang 1914/15. Heft 7. (A. Hartlebens Verlag in Wien, jährlich 12 Hefte zu K 1·25. — Den weltbewegenden Ereignissen Rechnung tragend, wendet die „Deutsche Rundschau für Geographie“ in ihrem laufenden Jahrgange, ohne den bisher verfolgten bewährten Weg zu verlassen, insbesondere den vom Kriege ergriffenen Ländern und Kolonien ihre Aufmerksamkeit zu. Ein großer Kreis von gediegenen Mitarbeitern gewährleistet die erfolgreiche Durchführung ihrer Aufgabe.

Aus dem Inhalt des siebenten Heftes des laufenden Jahrgangs führen wir an:

Die Großstädte der kriegführenden Staaten. Von Dr. K. Olbricht, Breslau. — Aus Lübeck. Von Elsa Brezina, Wien. (Mit 5 Bildern.) Land und Leute im oberen Pandsch. Aus dem russisch-englisch-afghanischen Grenzgebiet in Zentralasien, (Mit einer Karte.) Von A. Bencke, München. — Neue Beiträge zur Landeskunde von Niederösterreich. — Kartenbeilage: Karte des Pamirgebietes.

Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Historische Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/15. Von A. Hemberger. Mit vielen Illustrationen, Porträts, Karten und Plänen. Das Werk erscheint in etwa 40 Heften, Großoktavformat, zu 50 Heller. (A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig.) Bisher 10 Hefte ausgegeben. Die großen Ereignisse der Gegenwart, die mit ihrer furchtbaren Gewalt an dem Gefüge der ganzen Welt rütteln, finden in A. Hembergers Werk eine Darstellung, die weit über alles hinausragt, was bisher über den Krieg veröffentlicht worden ist; wir erleben nicht Einzelheiten mit, sondern sehen das gewaltige Bild sich in seiner Gesamtheit vor uns aufrollen. Die zehn Hefte, die uns nunmehr vorliegen, lassen den Wert dieses Geschichtswerkes erkennen. Geschickte Anordnung des Stoffes, klare, lebendige Sprache und vor allem möglichste geschichtliche Treue, das sind Vorzüge, die dem Werke nachgerühmt werden müssen. Dazu kommt noch die Gediegenheit der Ausstattung und die Reichhaltigkeit des Bildschmuckes. Die schönen, mehrfarbigen Kartenbeilagen verdienen besondere Erwähnung.

Südbahn und Lloyd. Dr. Rudolf Tyrolt, der beliebte Wiener Künstler, hat in der letzten Nummer der genannten Zeitschrift einen launig geschriebenen Artikel, „Heitere Erlebnisse auf meinen Gastspielfahrten“, veröffentlicht, der den zahlreichen Freunden und Verehrern des genialen Schauspielers gewiß viel Freude machen dürfte.

Das Heft enthält überdies eine reizende Novelle von Hans Müller, ferner Beiträge von Ernst Klein, Karl Steininger, Adele Berger und ein stimmungsvolles Gedicht von dem auf dem nördlichen Kriegsschauplatze gefallenen Dichter Dr. Zuckermann.

Das im genannten Hefte veröffentlichte 10. Preisrätsel gewährt dem gewinnenden Abonnenten Freikarten erster Klasse auf der Südbahn und auf den Schiffen des österreichischen Lloyd.

CLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende. Entgegen der Annahme, daß mit dem Fortschreiten der schönen Jahreszeit ein Abflauen des Besuches unserer Teeabende eintreten werde, sah man am 22. April, an welchem Tage Frau Senatspräsident Schörghuber das Arrangement freundlichst übernommen hatte, einen vollen Saal; voll war auch der Erfolg dieses Abendes sowohl in künstlerischer als auch materieller Beziehung. Wir hörten glänzende Klaviervorträge des Fräulein Hilda Scherer, Gesangsvorträge der Konzertsängerin Frau Dr. Krecht-Schörghuber, die sich über stürmisches Verlangen zu wiederholtem Auftreten veranlaßt sah, und unterhielten uns prächtig bei den Vorträgen der Schauspielerin Fräulein Jutta Wilfling und des Herrn Eugen Sträussler. Dank den eingetroffenen Spenden, von denen besonders der Guglhupf des Fräulein Irma von Wittek und der Kuchen der Frau Direktor Proch, die wie immer auch die Tische mit Blumen zierte, vortrefflich mundeten, war das finanzielle Erträgnis des Abendes ein sehr günstiges, und der Fleiß unserer Damen zeigte sich in abgelieferten 1400 Zigaretten und 24 Paar Hausschuhen (hievon 12 Paar Hausarbeit des Fräuleins Valker).

Am 29. April war Abschiedsabend für die heurige Saison in den Clubräumen. Da kamen sie nun alle, die treuen Mitarbeiterinnen für den schönen patriotischen Zweck, und um uns den Abschied ja recht schwer zu machen, spendete Fräulein von Wittek für die ganze Gesellschaft vortreffliches Eis aus Gerstners Konditorei, und wetteiferten die von Frau Professor Sommer gebetenen Künstler in der Darbietung von Glanzleistungen. Vorerst kam die Klaviervirtuosin Fräulein Mena Nechansky ihr Spiel gehört zu dem besten, was bisher vorgeführt wurde; die Hofburgschauspielerin Fräulein Blanka Glossy überraschte uns höchlichst dadurch, daß sie an Stelle ernster Vorträge reizende, dramatische Lieder sang, die allgemeinen Beifall fanden. Eine zweite, angenehme Überraschung war das Auftreten der Konzertsängerin Frau Paula Gatscher — eine Stimme von edelster Reinheit und in den höchsten und tiefen Lagen von einer Kraft, die man nach dem einleitenden piano nicht erwartet hätte. Fräulein Auguste Hansen brachte Vorträge in Poesie und Prosa; hier war man in Verlegenheit: soll man sein Interesse durch das Ohr oder das Auge wirken lassen — beides war lohnend. Und zum Schlusse kam, von einem Beifallsturm begrüßt, Meister Corvinus: wie Corvinus singt, weiß jedermann; mit welcher Freude und in welch köstlicher Stimmung der große Künstler bei uns sang, das aber bleibt Gemeingut derer, die ihn bei uns zu hören das Entzücken genossen.

Vor Beginn der musikalischen Genüsse betrat die Präsidentin des Damenkomitees, Fräulein Irma von Wittek das Podium und erteilte vorerst dem Staatsbahnrate Herrn Dr. Viktor Leipen das Wort zu folgenden Ausführungen:

„Mit der heutigen Zusammenkunft schließen wir die Saison 1914/1915 für unsere Teeabende in den Clubräumen ab. Wenn wir das Ergebnis unserer Zusammenkünfte übersehen, dürfen wir wohl in mehrfacher Beziehung zufrieden sein.

In erster Linie haben wir den Erfolg zu verzeichnen, daß, als es galt, für unsere braven Soldaten und die armen Verwundeten zu arbeiten, so zahlreiche fleißige Hände hieher eilten, um ihr Können, ihre Zeit diesem edlen Zwecke zur Verfügung zu stellen.

Weiter können wir mit stolzer Befriedigung auf unsere Leistung blicken; wir haben bis zum heutigen Tage an die Kriegsfürsorgestellen abgeführt: Aus 68 *kg* Wolle 455 Stück, bezw. Paar gestrickter Bekleidungsstücke; aus 800 Päckchen Tabak 34.500 Zigaretten; aus gespendeten Leinen- und Stoffresten 12 Ballen Charpie und 208 Paar Hausschuhe.

Digitized by Google

Dank den zahlreich eingelaufenen Spenden und der sparsamen Haushaltung unserer wackeren Wirtschaftsfrauen konnten wir aus dem Erlöse für den verabfolgten Tee nicht nur die Kosten für Tabak und Hülsen im Betrage von 150 K 80 h bestreiten, sondern auch K 1100 bar den Fürsorgestellen abliefern. Von diesem Barbetrage erhielten: Weihnachten im Felde K 100; der Witwen- und Waisen-Hilfsfonds für die gesamte Wehrmacht K 100; das offizielle Prothesenkomitee K 100; das k. k. Eisenbahnministerium für das Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner K 800.

Einen weiteren Erfolg unserer Veranstaltungen dürfen wir darin erblicken, daß wir uns hier sämtlich viel näher gekommen sind; der freundliche ungezwungene Verkehr bei unseren Abenden bot uns Gelegenheit zu gegenseitiger Aussprache, und wir lernten uns nicht nur kennen, sondern auch schätzen, und ich habe die feste Überzeugung, daß die hier angeknüpften freundschaftlichen Beziehungen nachhalten werden.

Von vielen Seiten wurde die Anregung gegeben, daß wir uns auch im Sommer allwöchentlich an einem zu vereinbarenden Orte zusammenfinden. Ich habe mich nun mit dem Komitee, das zugunsten der Kriegsfürsorge bisnun die Jausen im Hotel Imperial veranstaltete, in Verbindung gesetzt und erwirkt, daß, falls die Gesellschaft im Garten des Gartenbauetablissements ihre Zusammenkünfte fortsetzt, an einem Tage der Woche einen oder mehrere Tische für unsere Gesellschaft vorbehalten werden, wo wir arbeiten, Zigarettenstopfen können usw. Es würde sich hiefür der Mittwoch, an welchem Tage kein Eintrittsgeld eingehoben wird, eignen und ich bitte um Stellungnahme zu diesem Antrage. (Allgemeine Zustimmung.) Es gilt also als ab- gemacht, daß wir, sobald wir durch die Tagesblätter von der Aktivierung der Nachmittage im Garten der Gartenbaugesellschaft erfahren, uns an jedem Mittwoch zwischen 4 und 7 Uhr nachmittags dort treffen. Bemerken muß ich noch, daß den Tabak und die Hülsen das Fürsorgekomitee beistellt und daß wir einen Teil der fertiggestellten Zigaretten für unser Genesungsheim zugewiesen erhalte sollen." (Beifall.)

Hierauf sprach Fräulein von Wittek an die Versammelten folgende Dankes- und Abschiedsworte:

„Nun, wo wir bis zum Herbste von diesen uns so lieb gewordenen Räumen scheiden, obliegt mir als der von Ihnen gewählten Präsidentin des Damenkomitees allen denen herzlichst zu danken, welche zu dem Gelingen unserer Veranstaltungen beigetragen haben.

Vor allem danken wir dem Präsidium und dem Ausschußrate unseres Club für die uns gewährte Gastfreundschaft und die freundliche Überlassung seiner Räume; mein besonderer Dank gebührt Ihnen allen meine verehrten Damen und Herren, die durch Ihren unermüdlichen Fleiß und Ihr liebenswürdiges Entgegenkommen das vorhin gehörte Ergebnis gezeitigt haben; den freundlichen Spendern, die durch ihre Widmungen nicht nur unsere Jause versüßten, sondern auch den Ertrag der Veranstaltungen vergrößerten; weiter müssen wir herzlichst dankend gedenken der Mühe und Sorgfalt, mit welcher die Herren Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler und Staatsbahnrat Dr. Leipen die Vorbereitungen der Abende, die Ausgabe der Wolle und die Übernahme der fertigen Arbeiten leiteten; weiters der Damen, die sich um das Arrangement der Abende bemühten und der Künstler und Künstlerinnen, die uns durch ihre herrlichen Gaben entzückten und unsere Gedanken wenigstens auf Stunden ablenkten. Vielen herzlichen Dank müssen wir alle sagen den tüchtigen Hausfrauen, die sich um unser körperliches Wohl bemühten, und uns mit so bescheidenen Mitteln so gut bewirteten; unserer lieben Jugend endlich gilt unser Dank, die nimmermüde und stets frohgemut ihres Amtes als Servierfräuleins waltete und mit ihrer Lieblichkeit und Anmut unseren Kreis verschönte.

Wollen wir zuversichtlich hoffen, daß bis zum Herbste, wo wir ja doch alle wieder zusammenzukommen den Wunsch haben, der Anlaß, der uns bisher zusammenführte, entfallen sein wird. Deshalb braucht uns aber nicht bange zu sein, daß wir um eine Veranlassung für unsere Zusammenkünfte in Verlegenheit geraten würden.

Es gibt ja leider der Anlässe zu charitativer Betätigung so viele, daß ich sicher bin, sobald ich die verehrten Damen im Herbste zu einer Besprechung hieher einladen werde, das Programm für die nächste Saison einvernehmlich festgestellt werden wird.

Nun danke ich Ihnen allen nochmals für Ihr treues Zusammenhalten und wünsche Ihnen allen sowie Ihren Familien einen glücklichen, ungetrübten Sommer.

Auf Wiedersehen im Herbste!"

Nach dem Beifall, der diesen sichtlich tiefgefühlten Worten folgte, dankte der Clubpräsident Exzellenz Dr. von Wittek allen Damen und Herren für den Eifer, mit dem sie sich dem schönen, patriotischen Zwecke widmeten, und vornehmlich dazu beitrugen, daß der Club in diesen ernsten Zeiten so vorzüglich Geselligkeit pflegen konnte; namentlich dankte der Präsident dem Gesangvereine österreichischer Eisenbahnbeamten, die sich so erfolgreich unserer Sache widmete und so zahlreiche liebe Gäste zu unseren Versammlungen entsendete. Mit dem Wunsche, daß sich die Gesellschaft im Herbste in diesen Räumen unter glücklichen Verhältnissen zu nutzbringender Arbeit wiederfinden möge, beschloß der Präsident seine lebhaft akklamierte Rede und den letzten Teeabend der abgelaufenen Saison.

Bericht über die Clubversammlung am 27. April 1915. Der Präsident Exzellenz Dr. Ritter von Wittek eröffnete die Clubversammlung mit folgenden geschäftlichen Mitteilungen:

Donnerstag, den 29. April findet der letzte Teeabend in dieser Saison in unseren Clubräumen statt. Dabei werden sich die Besucher besprechen, ob und in welcher Form auch über den Sommer Zusammenkünfte der Damen stattfinden werden. Der abschließende Bericht über die Tätigkeit und das Ergebnis dieser Teeabende wird in unserem Jahresberichte bei der diesjährigen Generalversammlung erstattet werden.

Mit dem heutigen Vortrage, bei welchem wir das Vergnügen haben werden, Herrn Oberbaurat Ing. Eduard Engelmann über seine Studienreise nach Amerika sprechen zu hören, und dem wir mit ungeteiltem Interesse entgegensehen, schließt die heurige Vortragssaison.

Wir können mit aufrichtiger Befriedigung darauf zurückblicken, daß es uns gegönnt war, trotz der Ereignisse, die seit dem vorigen Sommer auf uns einstürmen, so zahlreiche hochinteressante Vorträge zu hören, die nicht nur unser Wissen bereicherten und unsere Vorstellungen von uns unbekannten Gebieten belebten, sondern auch unsere Gedanken wenigstens auf Stunden von der rauhen Gegenwart ablenkten.

Hiefür wissen wir nicht nur unseren Gästen, die in liebenswürdigster Weise der Einladung, ihr Wissen uns mitzuteilen, folgten, herzlichsten Dank, sondern wir müssen denselben auch unserem bewährten Vortragskomitee, vor allem dem unermüdlichen Obmann desselben, Herrn Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler, aussprechen.

Unsere nächste Clubversammlung wird der Generalversammlung gewidmet sein, zu welcher unsere Mitglieder demnächst die Einladung erhalten werden.

Für das heute, nach dem Vortrage stattfindende gemeinsame Abendessen hat unser Clubmitglied, Herr Max Baron Lilienau, zwei Kisten Flaschenbier aus seiner bestbekannten Brauerei Zipf gespendet, wofür wir ihm den besten Dank aussprechen. Das Bier gelangt an die Teilnehmer an dem Abendessen zum Verkaufe und der gesamte Ertrag wird dem Genesungsheime für kriegsverletzte Eisenbahner zugeführt.

Der Vortragende, der als offizieller Vertreter an dem Kältekongresse teilnahm, gibt an der Hand lehrreicher Lichtbilder wertvolle Ausschnitte aus den reichen Erfahrungen, die er bei diesem Anlasse in Amerika machte. Nach einem kurzen Abrisse über die Siedlungs-, Bau- und Verkehrsverhältnisse der Vereinigten Staaten widmet Herr Ing. Engelmann eine ausführliche Besprechung der so wichtigen und hocheutwickelten Ausnutzung der Wasserkräfte. Nach fachmännischer Behandlung der technischen Fragen zeigt uns der Vortragende eine Anzahl von Reisebildern seiner Überseefahrt, die er auf dem modern ausgestatteten Dampfer „Martha Washington" der Austro-Americana unternahm und die ihn durch das reizvolle Mittelmeer nach etwa 18 Tagen nach New York brachte. Wir durchqueren mit ihm diese hochinteressante Riesenstadt, bewundern ihre Baulichkeiten und Anlagen, begleiten ihn nach Chicago, Washington, bewundern die Goldfelder und die überwältigenden Anlagen am Mississippi und Niagarafall.

Das Interesse an den vorzüglichen Ausführungen des Redners bekundete der lebhafte Beifall der Zuhörer und die anerkennenden Schlußworte des Vorsitzenden.

Nach dem Vortrage versammelten sich 20 Teilnehmer zu dem gemeinsamen Nachtmahl, das durch die Kochkunst und liebenswürdige Dienstfertigkeit der Damen Direktor Proch, Inspektor Gans und Taussig auserlesene Leckerbissen bot und einen besonders genußreichen Abschluß durch gesangliche Darbietungen der Frau Direktor Proch, die unter anderem eine tiefempfundene Komposition des Clubpräsidenten wirkungsvoll zum Vortrag brachte, und des Herrn Brabetz fand. Lebhafter Beifall dankte den Künstlern und es bleibt nur zu wünschen, daß der Beginn der nächsten Saison sich diesem Schlußabende würdig anreihe.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8.5 6.481. Ges.-Versicherungssumme K 2.463.070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Digitized by Google

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Reiseverbindungen zwischen WIEN, den ALPENLÄNDERN, ITALIEN und UNGARN.

Sommer 1915.

	△				❑	❑				❑	❑					△	
S.	S.	P.	P.	P.	S.	S.	P.	Stationen	P.	S.	S.	P.	P.	P.	S.	S.
1107	1	31	33	37	1009	5	35		32	1010	6	34	38	36	2	1108
									*)	*)					†)	††)
7 35	8 45	9 00	1 20	4 35	8 25	9 30	10 30	ab . . . . . Wien Südbhf. . . . . an	5 35	8 25	9 10	1 53	4 18	7 05	8 15	8 40
10 05	10 56	12 43	4 18	7 49	10 38	11 47	2 01	an . . . . . Semmering	2 38	6 08	7 07	10 43	1 14	4 04	6 19	6 37
10 26	11 16	1 09	4 43	8 15	10 58	12 06	2 28	. . . . . Mürzzuschlag	2 04	5 42	6 38	10 07	12 40	3 30	5 52	6 10
11 07	. .	2 13	5 55	9 17	. .	. .	3 28	. . . . . Kapfenberg Südbhf.	12 58	. .	5 43	8 58	11 04	1 37	. .	5 23
1 23	. .	3 59	7 41	. .	. .	. .	. .	. . . . . Au-Seewiesen	6 27	. .	. .	5 48	. .	11 50	. .	3 35
11 14	12 06	2 23	6 09	9 26	11 40	12 49	3 36	. . . . . Bruck a. d. M.	12 14	4 56	5 36	8 50	10 54	1 30	5 01	5 16
11 34	. .	3 25	8 21	. .	. .	. .	4 27	. . . . . Leoben Hauptbhf.	11 40	. .	. .	7 13	10 08	12 50	. .	4 56
2 31	. .	8 48	. .	. .	. .	. .	10 04	. . . . . Eisenerz	6 02	. .	. .	. .	6 40	. .	. .	2 32
3 59	. .	10 37	. .	. .	. .	. .	11 08	. . . . . Villach Hauptbhf.	4 45	. .	. .	. .	. .	6 00	. .	12 26
10 55	. .	. .	. .	. .	. .	. .	9 15	. . . . . Venedig	5 55	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
12 23	. .	11 44	. .	. .	. .	. .	12 43	. . . . . Bozen-Gries	1 33	. .	. .	. .	. .	. .	. .	1 33
. .	. .	1 00	. .	. .	. .	. .	. .	. . . . . Meran	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	1 04	4 15	8 00	10 47	12 32	1 44	5 22	. . . . . Graz Hauptbhf.	10 40	3 58	4 41	7 19	9 17	11 54	3 59	. .
. .	1 59	6 23	10 24	. .	. .	. .	6 58	. . . . . Spielfeld-Straß	8 43	. .	. .	5 55	. .	10 17	3 05	. .
. .	2 58	9 47	. .	. .	. .	. .	8 26	. . . . . Purkla (Gleichenberg) . . .	7 07	. .	. .	4 49	. .	. .	12 06	. .
. .	2 20	7 06	11 09	. .	1 35	2 53	7 39	. . . . . Marburg Hauptbhf.	8 05	2 50	3 15	5 23	. .	9 47	2 44	. .
				4 24		6 26	1 51	. . . Klagenfurt Hauptbhf.	2 40	12 21		. .	. .	. .	10 05 11 49	
•	5 21	11 19		5 17		7 59	3 25	. . . Villach Hauptbhf.	12 51	11 35		. .	. .	. .	8 15 10 58	••
	6 14	1 00		11 44		4 33	12 49	. . . Bozen-Gries	1 33	5 25		. .	. .	. .	9 30	
. .	. .	11 44		1 00		5 52	7 17	. . . . . Meran	. .	4 05		. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	1 00		1 10		5 46	6 14	. . . . . Trient	11 37	11 17 358		. .	. .	. .	7 30	. .
. .	. .	1 10		1 54		6 22	7 35	. . . . . Mori	11 13	10 09 322		. .	. .	. .	6 23	. .
. .	. .	1 54		3 29		7 34	9 20	. . . . . Arco	7 30	2 12		. .	. .	. .	5 17	. .
. .	. .	3 29		3 46		8 00	9 37	. . . . . Riva	6 43	1 55		. .	. .	. .	5 00	. .
. .	. .	3 46		4 30		8 05	11 07	. . . . . Verona	6 40	12 44		. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	4 30		11 25		11 25	2 15	. . . . . Mailand	2 50	7 27		. .	. .	. .	. .	. .
. .	2 44	8 02	12 31	. .	. .	3 19	8 43	an . . . . . Pragerhof . . . . . ab	7 11	. .	2 50	4 30	. .	8 39	2 03	. .
. .	. .	6 20	6 00	. .	. .	. .	9 15	ab . . . . Budapest Südbhf. . . . . an	7 15	. .	10 15	. .	. .	9 10	. .	. .
. .	3 13	9 13	1 20	. .		3 44	9 21	an . . . . . Pöltschach . . . . . ab	6 34		2 29	3 56	. .	8 01	1 58	. .
. .	3 35	9 49	1 50	. .		. .	9 52	. . . . . Grobelno	6 04		. .	3 37	. .	7 32	1 30	. .
. .	5 14	. .	9 09	. .		. .	. .	. . . . . Rohitsch	. .		. .	. .	. .	. .	11 45	. .
. .	3 50	10 14	2 11	. .		4 18	10 14	. . . . . Cilli	5 40		1 58	3 03	. .	7 08	1 14	. .
. .	4 24	11 02	2 53	. .		4 48	10 56	. . . . . Steinbrück	4 56		1 35	2 18	. .	6 29	12 42	. .
. .	7 21	. .	7 24	. .		7 24	3 37	. . . . . Agram	1 46		10 41	10 40	. .	. .	8 13	. .
. .	5 46	12 55	4 44	. .		5 55	12 45	. . . . . Laibach Hauptbhf. . . .	3 11		12 11	12 18	. .	4 34	11 26	. .
. .	7 38	3 44	7 37	. .	**	7 41	3 25	. . . . . St. Peter in Krain	1 01		10 36	9 45	. .	2 26	9 59	. .
. .	9 57	. .	11 27	**9 21	9 21	11 27	7 50	. . . . . Abbazia-Mattuglie	8 20		. .	5 54	. .	**8 53	8 20	. .
. .	10 20	. .	11 55	**9 43	9 43	11 55	10 20	. . . . . Fiume	7 50		. .	5 20	. .	**8 25	7 50	. .
. .	8 15	4 35	8 48	. .		8 19	4 05	. . . . . Divača	12 19		10 07	8 46	. .	1 39	9 24	. .
. .	11 54	8 27	1 42	. .		1 42	9 28	. . . . . ● Pola (Brioni)	. .		6 38	2 15	. .	. .	5 10	. .
. .	8 49	5 33	9 43	. .		8 52	4 54	. . . . . Nabresina	11 15		9 15	7 35	. .	12 35	8 38	. .
. .	. .	9 47	. .	. .		2 05	10 21	. . . . . Venedig	7 01		4 25	. .	. .	4 25	. .	. .
. .	. .	2 15	. .	. .		6 45	10 30	. . . . . Mailand	11 50		7 27	. .	. .	7 27	. .	. .
. .	. .	6 40	. .	. .		6 40	6 55	. . . . . Rom	6 05		11 50	. .	. .	11 50	. .	. .
. .	9 57	10 03	11 17	. .		10 03	6 24	. . . . . Görz Hauptbhf.	9 45		7 10	5 34	. .	7 10	5 32	. .
. .	. .	2 05	4 40	. .		2 05	10 55	. . . . . Venedig	5 00		2 35	11 07	. .	2 35	11 10	. .
. .	. .	11 22	5 50	. .		11 22	1 27	. . . . . Florenz	2 20		6 20	2 07	. .	6 20	2 25	. .
. .	. .	6 40	4 50	. .		6 40	6 55	. . . . . Rom	9 00		11 50	9 05	. .	11 50	9 00	. .
. .	. .	11 38	11 38	. .		11 38	12 00	. . . . . Neapel	4 25		7 35	3 10	. .	7 25	4 25	. .
. .	. .	6 45	11 25	. .		6 45	10 30	. . . . . Mailand	11 50		7 27		. .	7 27	6 20 12 10	. .
. .	. .	9 45	9 05	. .		9 45	5 25	. . . . . Genua	8 15		2 15		. .	2 15	2 35 8 15	. .
. .	9 10	6 15	10 30	. .		9 15	5 35	an . . . . . Triest Südbhf. . . . . ab	10 15		8 55	6 10	. .	11 50	8 10	. .
6 40		2 10		3 35		8 40		ab . . . . . Wien Südbhf. . . . . an	8 50		2 40		4 18		9 52	
8 58		5 02		6 34		11 06		an . . . . Sopron (Ödenburg)	5 57		11 31		1 25		7 01	
10 40		6 44		. .		12 52		. . . . . Szombathely (Steinamanger) .	4 03		9 33		. .		4 46	
1 20		9 43		. .		3 40		. . . . . Nagykanizsa	12 55		6 20		. .		1 55	
3 52		11 08		. .		6 03		. . Csáktornya (Csakathurn) . . .	10 24		4 46		. .		11 11	
6 59		. .		. .		8 30		. Zagreb (k. ung. St. B.) (Agram) .	8 31		. .		. .		7 34	
8 50		. .		. .		4 05		. . . . . Banja Luka	12 10		. .		. .		. .	
6 00		. .		. .		9 48		. . . . . Ujdombovár	6 06		. .		. .		10 23	
5 13		. .		. .		7 17		. . . . . Barcs	9 45		. .		. .		11 00	
8 30		. .		. .		9 31		. . . . Pécs (Fünfkirchen)	7 38		. .		. .		7 56	
11 11		. .		. .		3 33		. . . . Eszék (Essegg)	4 15		. .		. .		4 40	
10 02		. .		. .		1 20		an . . . . Pakrac (Lipik) . . . . . ab	2 50		. .		. .		5 50	

Direkter Schnellzug nach Ala über Marburg.

Direkter Schnellzug von Ala über Marburg.

über Leoben

über Marburg

über Cervignano

über Cormons

Tabletten mit Speisen sind zu haben bei den Zügen 1 in Graz, 2 in Steinbrück.

*) Ab Wiener Neustadt über die Pottendorfer Linie. — †) An Sonn- und Feiertagen ab Wiener Neustadt über die Pottendorfer Linie: an Wien Südbahnhof 8 27. — ††) An Sonn- und Feiertagen ab Wiener Neustadt über die Pottendorfer Linie: an Wien Südbahnhof 8 48.

● Legitimationszwang. — △ = Speisewagen. — ❑ = Schlafwagen. — S = Schnellzug. — P. = Personenzug.

• Ab 1. Juli bis 15. September. — •• Vom 2. Juli bis 16. September. — ◘ Ab 2. Juni. — ** Ab 21. Mai.

Fahrkarten-Ausgabe, Auskunft-Erteilung erfolgt im Fahrkartenbureau der Südbahn, Wien, I., Opergasse 6 und Abbazia, Hotel Stefanie.

Digitized by Google

ERSTE K. K. PRIV. DONAU-DAMPFSCHIFFAHRTS-GESELLSCHAFT.

Die diesjährige

ordentliche Generalversammlung

der P. T. Aktionäre der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird

Samstag, den 29. Mai d. J., 10 Uhr vormittags

in Wien, im **großen Sitzungssaale des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft,** IV. Schwarzenbergplatz 16, stattfinden.

Die stimmberechtigten Herren Aktionäre* belieben die Eintrittskarten vom 21. Mai d. J. an in der Liquidatur der Gesellschaft in Wien, III. Hintere Zollamtsstraße 1, in Empfang zu nehmen, wo von dem genannten Tage an auch das Programm über die für diese Versammlung bestimmten Gegenstände und die von den Revisoren erledigten Rechnungsabschlüsse samt Geschäftsbericht eingesehen oder behoben werden können.

Die in der Generalversammlung zu beratenden selbständigen Anträge der Aktionäre sind wenigstens 14 Tage vor derselben der Administration mitzuteilen, um in das Programm aufgenommen werden zu können.

Blankette zu Vollmachten sind in der Liquidatur zu haben.

Wien, am 29. April 1915. **Die Administration.**

***) Statuten:**

§ 18. Unbeschadet der für die Mitglieder der Administration festgesetzten Ausnahmen (§ 29) hat jeder Aktionär, **welcher sechs Monate vor** und zur Zeit der Generalversammlung als Eigentümer von wenigstens fünf auf seinen Namen lautenden ganzen Aktien in den Büchern der Gesellschaft eingetragen erscheint, ein österreichischer oder ungarischer Staatsbürger und im Genusse der bürgerlichen Rechte ist oder als juristische Person (Aktiengesellschaft u. dgl.) ihren Sitz in Österreich oder Ungarn hat, und zwar ohne Rücksicht auf den Besitz einer größeren Anzahl von Aktien, bei einer jeweiligen Generalversammlung dann das Recht, im eigenen Namen eine Stimme abzugeben, wenn er das wirkliche Eigentum der Aktien ausweist. Dies geschieht dadurch, daß er seine Aktien **wenigstens drei Tage vor** der Generalversammlung bei der Administration in Wien, oder sieben Tage vor derselben bei einer ihrer Agentien in Pest oder Linz erlegt.

Diese Aktien werden dem Eigentümer erst nach abgehaltener Generalversammlung wieder zur freien Verfügung erfolgt.

§ 19. Das Stimmrecht kann für juristische Personen (Aktiengesellschaften u. dgl.) sowie für Pflegebefohlene durch ihren gesetzlichen Vertreter und im allgemeinen durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden; jedoch muß der Bevollmächtigte ebenfalls ein stimmberechtigter Aktionär sein und die an ihn nicht länger als vor Jahresfrist ausgefertigte Vollmacht wenigstens sieben Tage vor der Generalversammlung bei der Administration ausgewiesen haben.

Ein solcher Bevollmächtigter hat für sich und alle seine Mandanten zusammen höchstens fünf Stimmen.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

TROTZ DES KRIEGES

Bad Pöstyén offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten, 2. alle **HOTELS,** auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns natürheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 **Telephon 13530**

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Heißwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

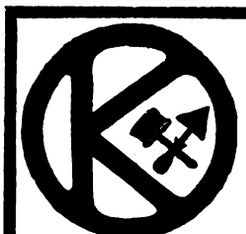
D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 21113



Registrierte Schutzmarke.

Schweizer Kalkzusatz

zur verläßlichen u. billigen Herstellung absolut wetterfester und frostsicherer Fassaden mittels Feinverputz oder Anstrich. Selbst nach anhaltenden Regengüssen gleichbleibend im Aussehen und in der Farbe. — Geruchlos — nicht ätzend — keine Fleckenbildung — mit allen Erdfarben mischbar — einfachste Anwendung.

Erste Referenzen. — Proben und Prospekte kostenfrei.

Alleinvertrieb: **S. & M. KROHN**

WIEN, I. Plankengasse 6 u. GRAZ, I. Kaiserfeldstraße 21.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkuppingen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Verwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftzangrahmen. — Bremsen-Regulliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

1124

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 11. Wien, den 1. Juni 1915. XXXVIII. Jahrgang.

Stanford University Library NOV 11 1915

INHALT: Einladung zur XXXVIII. ordentl. Generalversammlung. — Clubanzeigen. — Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)-versicherung der k. k. Statsbahnen. Von Dr. Johann Pospišil, (Fortsetzung folgt.) — Über Personen-Schwebebahnen. Vortrag, gehalten im Club Österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig. (Fortsetzung folgt.) — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Badekuren für im Kriege erkrankte oder verletzte Eisenbahner. Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1912. Viergeleisige Eisenbahnen. — Buchanzeigen: Notgemüse. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Vorschriften über die Beförderung von Schieß- und Sprengmitteln sowie Munition auf den österreichischen Eisenbahnen. — Clubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag den 15. Juni 1915, 1/2 5 Uhr abends,

im

Versammlungssaale des Club, I. Nibelungengasse 3

stattfindenden

XXXVIII. ordentl. Generalversammlung

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Clubjahr 1914.
2. Bericht der Rechnungsrevisoren.
3. Antrag des Ausschußrates auf Abänderung der Statuten.*)
4. Wahl des Präsidenten, eines Vizepräsidenten, des Kassiers und von acht Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsrevisoren und deren Stellvertreter.
5. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 5 der Tagesordnung) bis längstens 7. Juni dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Generalversammlung mangels der statutenmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Clubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 6 Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Generalversammlung statt, die, ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden, beschlußfähig ist.

*) Die wichtigsten Statutenänderungen sind:

a) Titeländerung auf „Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten".

b) Aufnahme von Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamtinnen sowie männlicher oder weiblicher Familienangehöriger ordentlicher Klubmitglieder als außerordentliche Klubmitglieder.

c) Wiederwählbarkeit der Schriftführer unmittelbar nach Ablauf der dreijährigen Funktionsdauer.

Clubanzeigen.

Der heutigen Nummer liegt der Jahresbericht für 1914 sowie die Einladung zur Generalversammlung am 15. Juni 1915 bei. Am Schlusse des Jahresberichtes ist das alphabetische Mitgliederverzeichnis beigefügt.

Die geehrten Clubmitglieder werden höflichst ersucht, allfällige Unrichtigkeiten in diesem Verzeichnisse dem Clubsekretariate behufs Richtigstellung im nächsten Verzeichnisse mitzuteilen.

* * *

Die Wählerversammlung, in der das Wahlkomitee die Kandidaten für die bei der Generalversammlung vorzunehmenden Ersatzwahlen in Antrag bringen wird, findet Dienstag den 15. Juni 1915, um 4 Uhr nachmittags, in den Clubräumen statt.

* * *

Die Zusammenkunft der Clubmitglieder und deren Familien und Gäste findet in den Sommermonaten an jedem Mittwoch bei der Jause des „Eisernen Wehrmann" im Garten des Etablissement Gartenbau (Eingang Weihburggasse 29) zwischen 4 und 7 Uhr nachmittags statt. Daselbst für unseren Club gesonderte Tische, Eintritt frei.

Jause über Bestellung zu mäßigen Preisen.

Tabak und Hülsen zum Zigarettenstopfen stellt das Komitee des Witwen- und Waisenhilfsfonds für die gesamte bewaffnete Macht, zu dessen Gunsten obige Jausen veranstaltet werden, bei. Ein Teil der hergestellten Zigaretten wird dem Genesungsheime für kriegsverletzte Eisenbahner zugeführt werden. Spenden werden dankbarst entgegengenommen.

Digitized by Google

Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen.

Von Dr. **Johann Pospíšil.**

(Fortsetzung zu Nr. 10.)

Was die einzelnen Dienstzweige anbelangt, so liefern folgende Tafeln die erforderlichen Einzelheiten.

I. Kanzleidienst.

Dienst-Kategorie	In den Jahren	Pensionsfonds			Provisionsfonds		
		Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von Jahren	nach einer Teilnahmszeit von Jahren	Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von Jahren	nach einer Teilnahmszeit von Jahren
Beamte	1900—1904	423	58·74	30·27	10	46·80	15·30
	1905—1909	468	57·98	32·11	8	57·50	30 00
	1900—1909	891	58·32	31·24	18	51·55	21·83
Unterbeamte	1900—1904	50	60·80	29·66	27	46·60	16·40
	1905—1909	52	60·40	31·23	38	50·92	21·87
	1900—1909	102	60·60	30·46	65	49·14	19·60
Diener u. Hilfsbedienstete	1900—1904	43	62·43	28·—	92	50·27	16·45
	1905—1909	35	61·70	31·54	102	51·72	16·81
	1900—1909	78	62·10	29·60	194	51·30	16·64

Hier ist wahrzunehmen, daß in dem zweiten Fünfjahrabschnitte die Alterswerte der Pensionsfondsmitglieder gesunken, jene des Provisionsfonds gestiegen sind*), während die Teilnahmszeitwerte in beiden Fonds stetig gestiegen sind.

II. Maschinen(Zugförderungs)dienst.

Dienst-Kategorie	In den Jahren	Pensionsfonds			Provisionsfonds		
		Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von Jahren	nach einer Teilnahmszeit von Jahren	Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von Jahren	nach einer Teilnahmszeit von Jahren
Beamte	1900—1904	19	54·08	26·53	—	—	—
	1905—1909	26	58·46	29·35	1	62·00	35·—
	1900—1909	45	56·92	28·16	1	62·00	35·—
Unterbeamte	1900—1904	210	53·65	26·82	75	42·92	17·52
	1905—1909	227	56·36	29·82	173	47·77	23·61
	1900—1909	437	55·06	28·37	248	46·30	21·77
Diener u. Hilfsbedienstete	1900—1904	58	55·34	25·64	2s9	46·57	18·44
	1905—1909	48	56·42	23·54	506	48·22	16·20
	1900—1909	106	55·82	24·69	795	47·62	15·19

In dieser Gruppe kann sowohl bezüglich der Alterswerte als auch bezüglich der Teilnahmszeitwerte eine durchwegs steigende Tendenz wahrgenommen werden. Störend wirkt hier nur das Sinken der Teilnahmszeitwerte in der Kategorie der Diener des Pensionsfonds. Das Mißverhältnis in den Teilnahmszeitwerten der Unterbeamten und der Diener ist sehr bedeutend, was darauf zurückzuführen ist, daß die besseren Dienerwerte in die Unterbeamtenkategorie übergehen.

III. Zugbegleiterdienst*).

Dienst-Kategorie	In den Jahren	Pensionsfonds			Provisionsfonds		
		Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von Jahren	nach einer Teilnahmszeit von Jahren	Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von Jahren	nach einer Teilnahmszeit von Jahren
Beamte	1900—1904	118	59·20	29·30	37	50·57	21·92
	1905—1909	119	59·40	31·01	106	51·93	23·60
	1900—1909	237	59·30	30·18	143	51·58	23·15
Diener u. Hilfsbedienstete	1900—1904	84	55·56	24·74	369	43·79	14·24
	1905—1909	46	56·98	27·62	456	44·94	16·15
	1900—1909	130	56·21	25·76	825	44·43	15·29

Auch hier ist sowohl in den Alters- als auch in den Teilnahmszeitwerten ein stetiges Wachsen zu bemerken. Das Mißverhältnis zwischen der Unterbeamten- und der Dienerkategorie ist hier aus denselben Gründen, wie bei der Zugförderungsgruppe, gleichfalls bedeutend, ja sogar noch deutlicher.

IV. Stationsdienst.

Dienst-Kategorie	In den Jahren	Pensionsfonds			Provisionsfonds		
		Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von Jahren	nach einer Teilnahmszeit von Jahren	Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von Jahren	nach einer Teilnahmszeit von Jahren
Beamte	1900—1909	199	54·36	27·50	7	38·—	13·86
	1905 · 1909	320	56·27	30·12	19	50·26	22·42
	1900—1900	519	55·54	29·19	26	47·00	20·12
Unterbeamte	1900—1904	87	59·69	28·45	36	46·83	19·00
	1905—1909	94	60·05	30·54	108	50·59	22·67
	1900—1909	181	59·94	29·50	144	49·65	21·41
Diener u. Hilfsbedienstete	1900 · 1904	165	60·05	27·08	663	49·24	14·76
	1905 · 1909	188	60·96	28·58	1160	49·17	17·00
	1900—1909	353	60·53	27·87	1823	49·19	16·19

Hier ist zwar auch in beiden Wertgattungen das stetige Wachsen im Zeitverlaufe wahrzunehmen; das Mißverhältnis zwischen den Bedienstetenkategorien jedoch ist hier nicht stark zu fühlen, und zwar deshalb, weil in diesem Dienstzweige der Übergang aus einer Kategorie in die andere nicht häufig vorkommt. Allerdings gänzlich fehlt dieser Übergang und dessen Wirkung auch in dieser Gruppe nicht, wie dies insbesondere aus dem Vergleich der Teilnahmszeitwerte der Unterbeamten- und der Dienerkategorie des Provisionsfonds hervorgeht.

*) Diese Erscheinung findet in der oben dargestellten Entwicklung beider Fonds ihre volle Erklärung. Die alten Bediensteten des Pensionsfonds, welche den Privatbahnen entstammen, fallen allmählich ab und werden durch neue Elemente immer mehr ersetzt, während der Provisionsfonds mit der Zunahme seiner Bestandsdauer immer mehr ältere Mitglieder umfaßt.

*) In dieser Gruppe kommen Beamte nicht vor.

Digitized by Google

V. Bahnerhaltungs(Strecken)dienst.

Dienst-Kategorie	In den Jahren	Pensionsfonds			Provisionsfonds		
		Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von (Jahren)	nach einer Teilnahmszeit von (Jahren)	Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von (Jahren)	nach einer Teilnahmszeit von (Jahren)
Beamte	1900—1904	41	55·45	26·80	—	—	—
	1905—1909	67	58·01	31·25	—	—	—
	1900—1909	108	57·10	29·55	—	—	—
Unterbeamte	1900—1904	84	58·59	27·36	20	52·70	21·60
	1905—1909	86	57·80	26·78	33	51·96	22·33
	1900—1909	170	58·17	27·07	53	52·24	22·07
Diener u. Hilfsbedienstete	1900—1904	331	60·—	27·27	599	52·92	17·38
	1905—1909	227	60·93	29·92	1123	49·57	16·76
	1900—1909	608	60·38	28·48	1722	50·74	16·96

In dieser Gruppe kann eine Stetigkeit in der Bewegung der Werte nicht beobachtet werden. Dagegen zeigt die nachstehende Gruppe:

VI. Werkstättendienst.

Dienst-Kategorie	In den Jahren	Pensionsfonds			Provisionsfonds		
		Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von (Jahren)	nach einer Teilnahmszeit von (Jahren)	Zahl der in den Ruhestand getretenen Bediensteten	im durchschnittlichen Alter von (Jahren)	nach einer Teilnahmszeit von (Jahren)
Beamte	1900—1904	15	57·14	29·14	2	57·—	25·50
	1905—1909	25	60·72	30·44	1	49·—	25·00
	1900—1909	40	59·88	29·95	3	54·33	25·33
Unterbeamte	1900—1904	17	61·47	30·47	11	56·10	28·82
	1905—1909	15	61·57	31·26	15	53·93	25·40
	1900—1909	32	61·52	30·84	26	54·85	24·73
Diener u. Hilfsbedienstete	1900—1904	17	58·30	24·30	460	51·33	12·34
	1905—1909	14	55·07	25·36	775	53·66	15·36
	1900—1909	31	56·09	24·93	1235	52·79	14·23

mit Ausnahme der ohnedies (wegen unzureichender Menge des Beobachtungsmaterials) bedeutungslosen Relation der Beamten im Provisionsfonds eine fortwährende Steigerung der Teilnahmszeitwerte.

Die Verschiedenheiten aller dieser Erscheinungen sowie ihre Ursachen aufzuklären wäre nur auf breiter Grundlage möglich, was der enge Rahmen, der unserer Abhandlung bemessen ist, nicht gestattet. Der Leser wird gewiß in der Lage sein, sich unter Zuhilfenahme der auf anderer Stelle niedergelegten Angaben das richtige Bild zu entwerfen.

Die Alterswerte sind am höchsten bei den Dienern des Pensionsfonds im Kanzleidienst, am niedrigsten bei den Unterbeamten des Provisionsfonds im Zugförderungsdienste in der Beobachtungsperiode 1900—1904. Bezüglich der Teilnahmszeit sind die höchsten Werte bei den Kanzleibeamten des Pensionsfonds in der Periode 1905—1909, die niedrigsten bei den dem Provisionsfonds angehörenden Dienern des Zugförderungsdienstes in der Periode 1900—1904 wahrzunehmen.

Wenn wir die Ergebnisse eines ganzen Jahrzehntes (unter Vernachlässigung aller auf Grund einer kleineren Anzahl als von 50 Fällen sich ergebenden Werte) in Betracht ziehen, erhalten wir bezüglich der Alters- und Teilnahmszeitwerte die nachstehenden Reihen:

Reihe der Teilnahmszeitwerte	Kategorie	Durchschnittliche Teilnahmszeit im Zeitpunkte der Versetzung in den Ruhestand	Reihe der Alterswerte	Durchschnittliches Alter im Zeitpunkte der Versetzung in den Ruhestand
1	Kanzlei B. — P. F.	31·24	8	58·32
2	Werkstätten U. B. — P. F. .	30·84	2	61·52
3	Kanzlei U. B. — P. F.	30·46	3	60·60
4	Zugbegleit U. B. — P. F. . .	30·18	7	59·30
5	Kanzlei D. — P. F.	29·60	1	62·01
6	Bahnerhaltg. B. — P. F. . . .	29·55	10	57·10
7	Stationsd. U. B. — P. F. . . .	29·50	6	59·94
8	Stationsd. B. — P. F.	29·19	14	55·54
9	Bahnerhaltg. D. — P. F. . . .	28·48	5	60·38
10	Zugförderg. U. B. — P. F. . .	28·37	15	55·06
11	Stationsd. D. — P. F.	27·87	4	60·53
12	Bahnerhaltung. U. B. — P. F.	27·07	9	58·17
13	Zugbegleiter D. — P. F. . . .	25·76	11	56·21
14	Werkstätten D. — P. F. . . .	24·93	12	56·09
15	Zugförderung D. — P. F. . .	24·69	13	55·82
16	Zugbegleiter U. B. — Pr. F.	23·15	18	51·58
17	Bahnerhaltung U. B. — Pr. F.	22·07	17	52·24
18	Zugförderung U. B. — Pr. F.	21·77	25	46·30
19	Stationsd. U. B. — Pr. F. . .	21·41	21	49·65
20	Kanzleid. U. B. — Pr. F. . . .	19·60	28	49·14
21	Bahnerhaltg. D. — Pr. F. . .	16·96	20	50·74
22	Kanzleid. D. — Pr. F.	16·64	19	51·03
23	Stationsd. D. — Pr. F.	16·19	22	49·19
24	Zugbegleiter D. — Pr. F. . . .	15·29	26	44·48
25	Zugförderung D. — Pr. F. . .	15·19	24	47·62
26	Werkstätten D. — Pr. F. . . .	14·28	16	52·79

P. F. = Pensionsfonds, Pr. F. = Provisionsfonds, B. = Beamte, U. B. = Unterbeamte, D. = Diener und Hilfsbedienstete.

Beim Vergleich beider Reihen bemerken wir eine nahezu genaue oder zumindest annähernde Übereinstimmung der Teilnahmszeitwerte mit den Alterswerten sub 2, 3, 13, 21, 23 und 25. Aus der Nichtübereinstimmung der Teilnahmszeit und des Alters in den übrigen Positionen kann auf den früheren oder späteren Beitritt zum Fonds geschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Bahnerhaltungs- und Stationsdienst-Diener des Pensionsfonds und der Werkstättendiener des Provisionsfonds.

Handelt es sich um die Beantwortung der Frage, in welcher Verwendungskategorie die besten Voraussetzungen zur Erreichung der hohen werte gegeben sind, so ist es allerdings nicht notwendig zwischen den einzelnen Fonds und den einzelnen Dienstkategorien zu unterscheiden. Eine solche Unter-

Digitized by Google

scheidung wäre sogar unrichtig. Die Diener des Zugbegleitungsdienstes zum Beispiel weisen die niedrigen werte nicht lediglich wegen der Natur des Zugbegleitungsdienstes, sondern auch deshalb auf, weil ältere Bedienstete dieser Verwendungskategorie Unterbeamte zu werden pflegen und sodann in der Statistik unter den Unterbeamten ausgewiesen werden. Die Vorrückung zum Unterbeamten ist aber zum Beispiel in dem Streckendienstzweige sehr selten. Deshalb verbleiben in der Dienerkategorie dieses Dienstzweiges auch ältere Bedienstete, sohin bessere Werte, die dann naturgemäß die Durchschnittszahlen erhöhen.

Um die Mitwirkung der eben erwähnten Momente bei der Bestimmung der werte der einzelnen Dienstzweige auszuschalten, ist es notwendig, daß wir die Werte der Unterbeamten und der Diener zusammenfassen, und zwar:

1. Im Pensionsfonds,
2. im Provisionsfonds und
3. in diesen beiden Fonds.

Ad 1. Pensionsfonds.

Dienstzweig	1900—1904			1905—1909			1900—1909		
	Fälle von Pensionierungen	Teilnahmszeit	Alter	Fälle von Pensionierungen	Teilnahmszeit	Alter	Fälle von Pensionierungen	Teilnahmszeit	Alter
Kanzleidienst . . .	93	29·—	61·16	87	31·42	60·91	180	30·08	61·04
Zugförderung	268	25·56	54·02	276	29·01	56·38	544	27·67	55·21
Zugbegleitungsdienst	202	27·30	57·78	165	30·11	58·74	367	28·64	58·22
Stationsdienst . . .	252	27·55	60·—	282	29·22	60·65	534	28·43	60·35
Bahnerhaltung	415	27·28	59·64	363	29·18	60·19	778	28·17	59·90
Werkstättendienst . . .	34	27·39	59·88	29	28·58	58·43	63	27·94	59·22

Aus dieser Tabelle ergibt sich folgende Reihenfolge der Teilnahmszeit (die Zahlen in Klammern bedeuten die Reihen der Alterswerte):

1900—1904	1905—1909	1900—1909
1. Kanzleidienst (1)	1. Kanzleidienst (1)	1. Kanzleidienst (1)
2. Stationsdienst (2)	2. Zugbegleitungsdienst (4)	2. Zugbegleitungsdienst (4)
3. Zugbegleitungsdienst (4)	3. Stationsdienst (2)	3. Stationsdienst (2)
4. Bahnerhaltung (3)	4. Bahnerhaltung (3)	4. Bahnerhaltung (3)
5. Zugförderung (5)	5. Zugförderung (5)	5. Zugförderung (5)

wobei der Werkstättendienst wegen der geringen Anzahl von Fällen außer acht gelassen wurde.

(Fortsetzung folgt.)

Über Personen-Schwebebahnen.

Vortrag, gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig.

(Fortsetzung zu Nr. 10.)

Die Bahn am Beacon-Hill-Tunnel diente zur Verbindung der Arbeitsstellen mit den in gesunder Höhenlage befindlichen Arbeiterwohnungen und hatte nur Arbeiter zu befördern. Sie war 870 *m* lang und besaß 160 *m* Steigung. Die Tragseile jederseits waren 35 *mm* stark, das Zugseil 15 *mm*. Auf der Strecke waren 11 hölzerne Stützen für die Tragseile vorhanden. Die Bahn arbeitete mit 14 offenen Wagen, die Sitzplätze für zwei Personen hatten. Die Wagen hatten außer den Armlehnen und einer Sicherheitskette aber keine Schutzvorrichtungen. Auch gegen herabfallende Ölteile war kein Schutz vorhanden. Die Fahrgeschwindigkeit betrug 2 *m*/Sek. Frank gibt die Leistung der Bahn zu hundert Mann in der Stunde an, was 50 Wagen entspricht, die sich in Abständen von 72 Sekunden folgen. Die Bahn ist mit der Beendigung der Tunnelarbeiten abgerissen worden. (Fig. 14 bis 17.)

Die Sunrise-Peak-Bahn hat eine Länge von 2100 *m* und eine Steigung von 550 *m*. Sie besitzt hölzerne, umbaute Stützen, die die beiden, in einem Abstand von 2·7 *m* gelagerten Tragseile von je 37·5 *mm* Durchmesser und 150 *t* Bruchlast tragen. Spanngewichte sind nicht vorhanden. Die Seile werden vielmehr durch eine Winde angespannt, so daß eine Gewähr dafür, daß sich die Spannkraft stets unter der angenommenen sechzehnfachen Sicherheit hält, nicht gegeben ist. Das Zugseil hat 28 *mm* Durchmesser und bei zehnfacher Sicherheit eine Bruchlast von 56 *t*. Die Dimensionen sind daher, Lastenbahnen gegenüber, sehr reichlich bemessen. Darum bestehen aber auch die einzigen Sicherheitsmaßnahmen, die in der Konstruktion getroffen sind. Die 26 Personenwagen sind aus Stahlblech hergestellt und für vier Personen eingerichtet. Ein Wagen wiegt leer 136 *kg* und hat 900 *kg* Tragfähigkeit. Das Laufwerk besitzt zwei Rollen. Nach einer Literaturangabe*) sollen die Wagen dauernd fest mit dem Zugseil verbunden sein. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt etwas über 1 *m*/Sek. In den Endstationen sind Signaleinrichtungen vorhanden, außerdem sind auf der Strecke drei Wachttürme mit Signalmännern vorgesehen, die durch optische Signale und Telephon mit den Endstationen in Verbindung stehen. Die Benutzung der Bahn ist sehr rege, so konnten vom 16. Juni bis 20. Juli 1911 beispielsweise 2682 zahlende Passagiere befördert werden.

Mit diesen Anlagen ist der Stand derjenigen Bahnen gekennzeichnet, die über das System und die Einrichtungen der normalen Lastenbahn nicht hinausgehen. Wie aber die Sunrise-Peak-Bahn beweist, hat man bereits versucht, die Lastenbahn dem besonderen Zwecke der Personenbeförderung entsprechend zu gestaltun, und zwar nicht nur in den Wagen, sondern auch in der Bemessung der Seile und durch Hinzufügung von Signalanlagen.

Einen weiteren Schritt in der Anpassung an die reine Personenbeförderung läßt die Schwebebahnen in Hoek van Holland erkennen (Fig. 18), die 1908 im Auftrage der Niederländischen Regierung von Adolf Bleichert & Co., Leipzig, erbaut wurde. Sie besitzt ein Tragseil, das über 135 *m* von einer im tiefen Wasser gelegenen künstlichen Landungsstelle aus zur Mole führt. Auf dem Seil verkehrt ein Wagen, der sechs Personen zu fassen vermag und der durch Handzug vermittelst eines endlosen Zugseiles bewegt

*) „Le Génie Civil" vom 3. 2. 1912.

Digitized by Google

wird. Die Bahn dient dazu, um bei stürmischem Wetter, wo die Schiffe nicht an der Mole anlegen können, die Passagiere an Land zu bringen, namentlich der große Fassungsraum des Wagens ist hier bemerkenswert.

Im gleichen Jahre wurde dann eine Bahn dem Verkehr übergeben, die der Bozener Hotelier Staffler von Bozen auf den Kohlererberg erbaut hatte Die Bahn war mit hölzernen Stützen ausgerüstet, die in umbauter Konstruktion die beiden Tragseile trugen. An einem

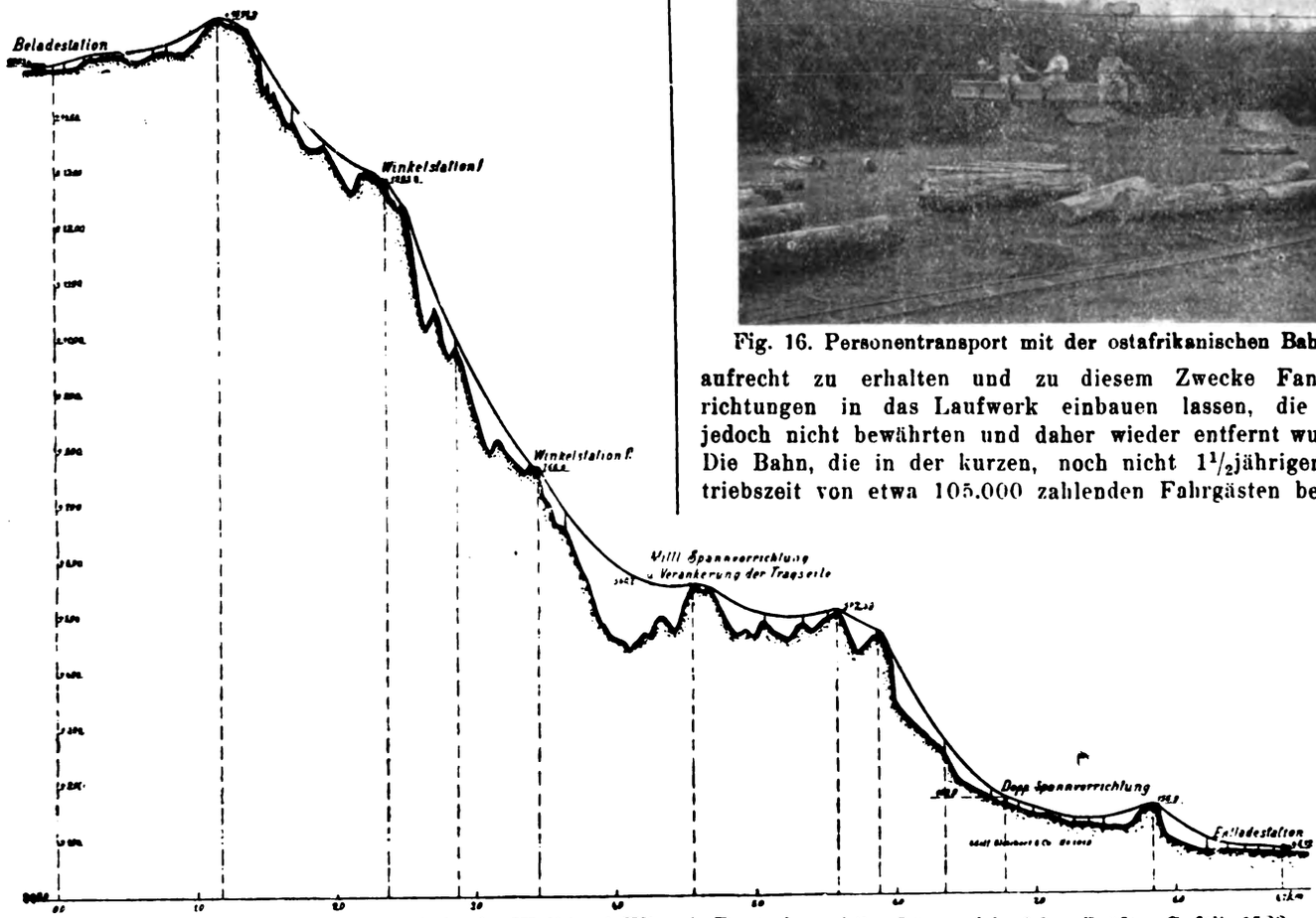


Fig. 14. Längenprofil der großen Drahtseilbahn für Wolkins & Wiere in Deutschostafrika, Länge zirka 9 *km*. Größtes Gefälle 1523 *m*.

Punkte, wo die Linie einen scharfen Vertikalknick machte, waren drei leichte, eiserne Jochstützen angeordnet. Die Bahn hatte ursprünglich nur die Konzession für die Lastenförderung und arbeitete mit je einem Wagen auf jeder

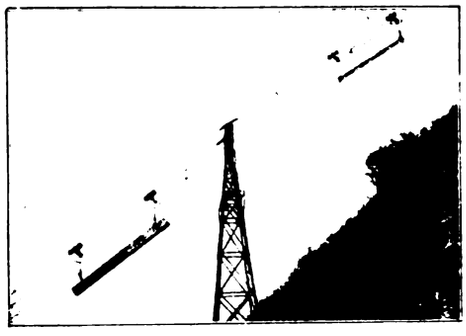


Fig. 15. Streckenbild der ostafrikanischen Bahn.

Seite im Pendelverkehr, wobei der Antrieb in der unteren Station untergebracht war. Die Länge betrug etwa 1500 *m*, der Höhenunterschied zwischen den Endstationen etwa 750 *m*. Nachdem dann ein zweites, leer mitlaufendes, nur sehr schwach gespanntes Zugseil als Sicherung gegen Zugseilbrüche aufgelegt war, erhielt die Bahn die Genehmigung zur Personenbeförderung. Infolge der hölzernen Stützen und wegen des Mangelß an Fangvorrichtungen am Wagen wurde diese Konzession jedoch im November 1910 aufgehoben. Allerdings hatte der Besitzer versucht, die Konzession

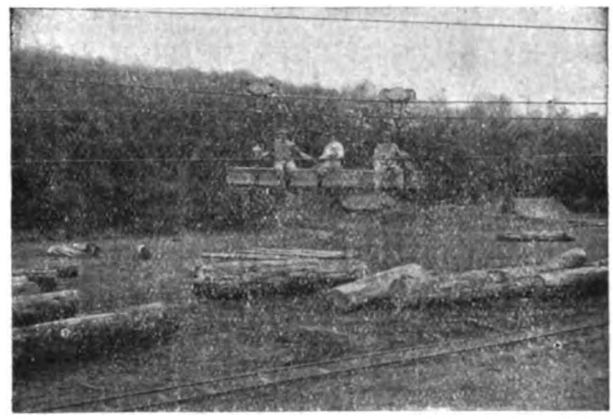


Fig. 16. Personentransport mit der ostafrikanischen Bahn.

aufrecht zu erhalten und zu diesem Zwecke Fangvorrichtungen in das Laufwerk einbauen lassen, die sich jedoch nicht bewährten und daher wieder entfernt wurden. Die Bahn, die in der kurzen, noch nicht $1^1/_2$jährigen Betriebszeit von etwa 105.000 zahlenden Fahrgästen benutzt

Fig. 17. Streckenbild der Sunrise-Peak-Personenschwebebahn bei Silver-Plumt in Colorado.

wurde, ist jetzt niedergerissen und durch eine eigentliche Personenschwebebahn, die weiterhin zu behandelnde neue Kohlererbahn ersetzt.

Digitized by Google

Die alte Bahn besaß viersitzige geschlossene Kabinen, deren zwei Abteile treppenförmig nebeneinander angeordnet waren. Das Laufwerk bestand aus einem starren Rahmen und hatte vier Laufrollen. Die Kabine war nicht pendelnd

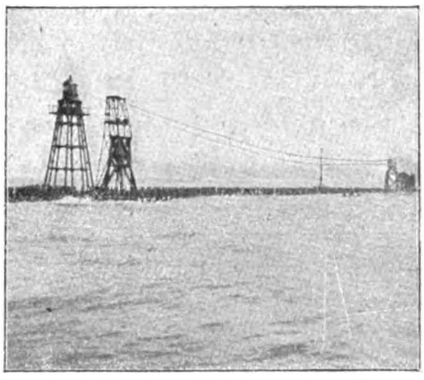


Fig. 18. Streckenbild der Bleichertschen Rettungsbahn in Hoek van Holland.

aufgehängt, daher konnten die kurzen Tragseilschuhe nur unter Stößen überfahren werden. Bei dem scharfen Vertikalknick im oberen Drittel der Linie trat außerdem ein plötzliches Schiefstellen des Wagens ein.

(Fortsetzung folgt.)

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine Majestät der Kaiser hat mit Allerhöchstem Handschreiben vom 8. Mai d. J. verliehen: Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Lambert Wolosiecki und Franz Burgermeister sowie dem Titular-Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Eugen Petal; in Anerkennung besonders pflichttreuer Dienstleistung vor dem Feinde: dem Bahn-Oberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Heinrich Zajaczkowski und dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Basilius Suchanos; das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde: den nachbenannten Beamten der österreichischen Staatsbahnen, und zwar dem Bahnkommissär Johann Planeta, dem Maschinenkommissär Wilhem Fischer, den Revidenten Viktor Martini, Stanislaus Waszkowski, Rudolf Stanowski und Geza Selzer, den Adjunkten Felix Kowalski, Johann Klein, Aeneas Nicolits, Roman Gilatowski und Franz Haslinger, den Assistenten Alois Schraffl und Karl Nabrich, dem Revidenten der k. k. priv. Südbahngesellschaft Josef Oberhauser; in Anerkennung besonders pflichttreuer Dienstleistung vor dem Feinde: den nachbenannten Beamten der österreichischen Staatsbahnen, und zwar: dem Revidenten Alfred Repeschitz, den Adjunkten Gustav Bendtsen und Eduard Matzner, dem Assistenten Ignaz Sidla, dem Assistenten der k. k. priv. Südbahngesellschaft Eduard Rammel; das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde: den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen Leopold Bechyne und Peter Kogut, dem Stationsmeister der österreichischen Staatsbahnen Rudolf Drkosch, dem Lokomotivführer-Anwärter der k. k. priv. Südbahngesellschaft Josef Grabner, dem Lokomotivführer der privilegierten Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft Heinrich Meldau, dem Lokomotivführer der ausschließend privilegierten Buschtěhrader Eisenbahn Karl Svarc, dem Lokomotivführer-Anwärter der ausschließend privilegierten Buschtěhrader Eisenbahn Gustav Thun; in Anerkennung besonders pflichttreuer Dienstleistung vor dem Feinde: dem Lokomotivführer-Anwärter der österreichischen Staatsbahnen Stanislaus Banasik, den Kondukteuren der österreichischen Staatsbahnen Anton Anders I und Josef Roch und den Oberkondukteuren der ausschließend privilegierten Buschtěhrader Eisenbahn Bertold Polatzky und Albin Wydra; das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde; den Lokomotivheizern der privilegierten Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft Leopold Kametrieser und Josef Zenker; in Anerkennung besonders pflichttreuer Dienstleistung vor dem Feinde: dem Heizer im Dienste der österreichischen Staatsbahnen Johann Strychatz und dem Lokomotivheizer der ausschließend privilegierten Buschtěhrader Eisenbahn Josef Seidl.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst die mit Allerhöchster Entschließung vom 11. Oktober 1914 allergnädigst vollzogene Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille an die Maschinisten von Save-Dampfbooten der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Sigismund Beer, Heinrich Schrada und Richard Schaffer zu annullieren und den Vorgenannten in Anerkennung hervorragend pflichttreuen Verhaltens vor dem Feinde das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator, haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 30. April d. J. im Sinne des § 1 des Anhanges zu den Statuten zu verleihen geruht: das Ehrenzeichen II. Klasse vom Roten Kreuze als Förderer: dem Adjunkten der Staatsbahnen Christian Ferdinand Nový in Vršovic.

Aus dem Personalstande der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung wurden in weiterer Folge für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration: Otto Blosch, Revident in Stadlau; Ernst Christ, Assistent in Wigstadtl; Hermann Siegl, Adjunkt in Villach; Leopold Wagner v. Wagnersheim, Revident in Villach.

Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung (Signum laudis): Bušek Josef, Revident in Josefstadt-Jaroměř; Alexander Cserny Edler von, Assistent in Bischofshoven; Rudolf Dietl, Assistent in Villach; Karl Ditz, Beamtenaspirant in Sebusein; Anton Doležal, Revident in Wien (Eisen-

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

bahnministerium); Heinrich Freund, Baukommissär in Saalfelden; Friedrich Fuchs, Adjunkt in Steyr; Rudolf Gelb Edler v. Siegesstern, Assistent in Ötzthal; Erwin Janusch, Maschinenadjunkt in Villach; Heinrich Juster, Dr., k. k. Ministerialvizesekretär in Wien (Eisenbahnministerium); Ferdinand Krakowitzer, Bahnkommissär in Linz; Karl Leiss, Assistent in Wien (N. W. D.); Theodor Stix, Vermessungsadjunkt in Villach; Oskar Trötscher, Assistent in Wien (N. W. D.); Otto Veletovský, Bauoberkommissär in Wien (St. E. G.); Rudolf Wenzhöfer, Hilfstechniker in Wien (N. W. D); Karl Zawodský, Baukommissär in Wien (St. E. G.).

Durch Verleihung der goldenen Tapferkeitsmedaille: Friedrich Bednar, Arbeiter in Schreckenstein; Ladislaus Beck, Assistent in Meran; Josef Korber, Mechaniker in Innsbruck (außerdem mit der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse beteilt).

Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Theodor Belz, Bauassistent in Wien (St. E. G.); Stanislaus Stabiński, Revident in Stanislau.

Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Maximilian Ruzička, Adjunkt in Wien (N. W. D.).

Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: Martin Böck, Arbeiter in Süssenbrunn; Karl Frühauf, Lokomotivführer-Anwärter in Iglau (N. W. D.); Hubert Gottsmathz, Beamtenaspirant in Fehring; Josef Grazda, Schlosserheizer in Stryj; Franz Helbock, Matrose in Bregenz; Gebhard Huber, Matrose in Bregenz; Hans Hutter, Schreiber in Bludenz; Wenzel Janiček, Assistent in Skutsch; Martin Klein, Oberkondukteur in Neusandez; Paul Kveder, Oberbauarbeiter in Assling; Josef Kriesche, Lohnheizer in Reichenberg; Leopold Palmetshofer, Arbeiter in Wien (St. E. G.); Ladislaus Piekarski, Lokomotivführer in Sambor; Josef Pirker, Kondukteur in Leoben (Staatsbhf.); Josef Prettenthaler, Oberbauarbeiter in Vordernberg; Heinrich Rawicki, Lokomotivführer in Neusandez; Anton Strecha, Lokomotivführer in Wien (St. B. D. Wien); Ferdinand Webresink, Stationsarbeiter in Friesach; Franz Wenzel, Verschieber in Bodenbach (k. k. St. B.); Stanislaus Winter, Lokomotivführer in Neusandez; Johann Zaslawski, Lokomotivführer in Itzkany; Anton Zimmermann, Arbeiter in Kitzbühel; Andreas Zobler, Kohlenarbeiter in Eger.

Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: Johann Čepera, Oberbauarbeiter in Laa (N. D.): Johann Dautlich, Bahnmeister in Saalfelden; Karl Frühauf, Lokomotivführer-Anwärter in Iglau (N. W. D.); Franz Hochedlinger, Arbeiter in Freistadt; Wenzel Hradec, Arbeiter in Nimburg; Sigismund Illner, Wagenputzer in Trautenau; Johann Jung, Stationsarbeiter in Leoben (Staatsbhf.); Michael Kaleta, Heizer in Neusandez; Josef Katzor, Bremser in Brünn (St. E. G.); Jakob Kleinhagauer, Oberbauarbeiter in Hieflau; Adolf Kopp, Magazinsarbeiter in Ötztal; Ladislaus Krátký, Lokomotivführer-Anwärter in Nimburg; Elias Kraus, Weichensteller in Czernowitz; Alois Madel, Magazinsarbeiter in Budweis: Klement Maislitzer, Schlosser in Villach; Paul Neskodny, Lokomotivführer in Wien (Stb. D. Wien); Anton Nitsche, Werkmann in Villach; Franz Oráč, Magazinsarbeiter in Brünn (St. E. G.); Anton Riedl, Arbeiter in Olmütz (St. E. G.); Franz Sinor, Arbeiter in Prag (St. E. G.); Ferdinand Tychawski, Heizer in Neusandez; Josef Vyšohlied, Assistent in Všetat-Přiwor; Fran Witkez, Stationsarbeiter in Schwaden; Wenzel Zaboj, Arbeiter in Iglau (N. W. D.); Josef Zemrosser, Schlosser in St. Veit a. d. Glan; Josef Zippermayr, Assistent in Redl-Zipf.

Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Rudolf Netzer, Lokomotivführer-Anwärter in Feldkirch; Ignaz Nowak, Bahnmeister in Ried im Innkreis; Emil Schönbeck, Kanzleigehilfe in Kuttenthal.

Durch Bekanntgabe der belobenden Anerkennung des k. u. k. Armee-Oberkommandos bezw. des Kommandos der Balkanstreitkräfte: Albert Gromes, Dr., Bahnkommissär in Innsbruck; Ludwig Leitner, Verschieber in Innsbruck; Eduard Oplustil, Bremser in Brünn (N. D.); Karl Vrablik, k. k. Kanzleioffizial in Wien (Eisenbahnministerium); Josef Waschina, Lokomotivführer-Anwärter in Stadlau; Ludwig Zachara, Lokomotivführer in Wien (N. W. D.).

Badekuren für im Kriege erkrankte oder verletzte Eisenbahner. In dem steten Bestreben, für das geistige und körperliche Wohl der Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung nach Möglichkeit zu sorgen, hat das k. k. Eisenbahnministerium schon kurz nach Ausbruch des Weltkrieges sein Augenmerk auf eine groß angelegte Fürsorge für die im Kriege verletzten oder erkrankten Eisenbahnbedienstete gerichtet. In weiterer Verfolgung dieses Planes wurde, unterstützt durch die werktätige und opferfreudige Hilfe aller Eisenbahner, in der Umgebung Wiens in herrlicher Lage ein Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner errichtet und mit allen Hilfsmitteln, die Wissenschaft und Kunst gewähren, ausgestattet. Das Heim verfügt über 65 Betten und ist bis auf fünf Plätze dermalen vollständig besetzt. Es verfolgt den Zweck, im Kriege verletzte oder verstümmelte Eisenbahner nach Möglichkeit wieder arbeitsfähig zu machen und sie so ihrem Berufe wiederzugeben. (Vergleiche den Bericht über die Besichtigung dieses Heimes auf Seite 107.) Aber auch für die im Kriege erkrankten Eisenbahner sucht das Eisenbahnministerium im weitesten Maße hilfreich einzuspringen, indem mit einer Reihe von Bade- und Heilanstalten über die Aufnahme von kriegsverletzten Eisenbahnern auf Kosten der Krankenkasse für das Personal der k. k. österr. Staatsbahnen Verträge abgeschlossen wurden. In diese Badeanstalten werden nach Maßgabe der verfügbaren Plätze in erster Linie solche eingerückt gewesene Krankenkassenmitglieder und infolge der militärischen Einberufung aus der Krankenkasse ausgeschiedene Hilfsbedienstete abgegeben, welche sich die in einem dieser Bäder zu behebende Krankheit während der Ausübung des Militärdienstes zugezogen haben und deshalb aus dem aktiven Militärverbande, wenn auch nur zeitlich, entlassen worden sind. Maßgebend hiefür ist nur der einzige Umstand, daß derartige Kranke durch den Gebrauch des Bades dienstfähig gemacht werden können und daß sie, soferne sie zu den Hilfsbediensteten gehören, nach der Ausheilung den Bahndienst wieder antreten wollen. Ebenso ist beabsichtigt, auch Beamten der Staatseisenbahnverwaltung, die der Krankenkasse für das Personal der k. k. österr. Staatsbahnen nicht angehören, die jedoch infolge einer im Kriege oder aus Anlaß des Krieges eingetretenen Erkrankung einer Kur bedürftig sind, eine standesgemäße Unterbringung und Verpflegung in solchen Bädern zu gewähren.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1912. (Schluß zu Nr. 8.) Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilo-

Digitized by Google

meter der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluß des Postgutes ist von 34.302·19 im Jahre 1902 auf 60.947·20 Millionen im Jahre 1912, also um 77·7% gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 665.066 Tonnenkilometern im Jahre 1902 auf 1,013.668 Tonnenkilometer im Jahre 1912, mithin um 348.602 Tonnenkilometer oder 52·4% ergeben. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 Tonnenkilometer des Frachtgutes ist von 3·68 auf 3·58 Pfg., also um 2·7% gesunken.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotierung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1902 im ganzen auf 13.223·45 Millionen Mark, somit auf 1 *km* der Eigentumslänge auf Mk. 254.313. Sie sind im Rechnungsjahre 1912 im ganzen auf 18.230·06 Millionen Mark und für 1 *km* der Eigentumslänge auf Mk. 300.078 gestiegen. Beim Gesamtbetrage hat also eine Zunahme von 37·9% und für das Kilometer eine solche von 18% stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbes, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigentümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1902 auf 13.457·16 und im Jahre 1912 auf 18.456·52 Millionen Mark oder Mk. 303.806 auf 1 *km*.

Die gesamten Betriebseinnahmen ausschließlich des Pachtzinses sind von 2021·37 Millionen Mark im Jahre 1902 auf 3473·85 Millionen Mark im Jahre 1912, also um 71·9% gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 16·8% zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1000 Nutzkilometer und 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von Mk. 39.067 im Jahre 1902 auf Mk. 57.461 oder 47·1% bezw. von 3804 auf Mk. 4372 oder 14·9%, bezw. von Mk. 105 auf Mk. 109 oder 3·8%.

Die Betriebsausgaben ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1902 bis 1912 von 1286·88 auf 2304·84 Millionen Mark, also um 79·1%, die Ausgaben auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge von 24.871 auf Mk. 38.125, also um 53·3% gestiegen. Auch die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von Mk. 2422 in 1902 auf Mk. 2901 in 1912, bezw. von Mk. 67 auf Mk. 72. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1902 auf 63·66 und im Jahre 1912 auf 66·35 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1902 734·49, im Jahre 1912 1169·01 Millionen Mark, er hat also um 59·2% zugenommen; im Verhältnis zu der Gesamteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses ist er dagegen von 36·34 auf 33·65% gesunken. Auf 1 *km* der durchschnittlichen Betriebslänge brachte er im Jahre 1912 Mk. 19.337 gegen Mk. 14.196 im Jahre 1902, mithin ein Mehr von Mk. 5141 oder 36·2%.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuß im Jahre 1902 5·50%, im Jahre 1912 dagegen 6·43%.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschließlich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1912 743.944 Personen, mithin kam auf je 89 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1902 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 198.762 Personen oder 36·5% stattgefunden, während in gleicher Zeit die Eigentumslänge der Eisenbahnen nur um 16·8% zugenommen hat.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1212 unter Hinzurechnung von 162·19 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im ganzen 1425·73 gegen 763·77 Millionen Mark im Jahre 1902; sie haben mithin um 86·7% zugenommen. Die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben ist hienach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter, so daß die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von Mk. 1401 auf Mk. 1916 = 36·8% gestiegen ist. Hiebei ist zu bemerken, daß in dem Betrage von 162·19 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke etwa 80 Millionen Mark für Pensionen, Witwen- und Waisengelder der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen enthalten sind, die bis zum Jahre 1908 bei dem Etat des Finanzministeriums verrechnet waren,

Die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen — ausschließlich der Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1902 1879 *km*; bis Ende 1912 ist sie auf 2213 *km*, also um 434 *km* oder um 17·8% gestiegen.

An Fahrzeugen standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1912 528 Lokomotiven, 1422 Personenwagen und 11.379 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1902 nur 406 Lokomotiven, 1097 Personenwagen und 8764 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Fahrzeugen wurden geleistet im Jahre 1902 8·25 Millionen Nutz- und 131·37 Millionen Wagenachskilometer, im Jahre 1912 11·83 und 191·53 Millionen.

An Baukosten für diese Bahnen waren aufgewendet im Jahre 1902 im ganzen 132·08 Millionen Mark und auf 1 *km* Eigentumslänge Mk. 70.294, im Jahre 1912 dagegen 177·96 Millionen Mark, bezw. Mk. 80.795. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 14·9% gestiegen.

Ausschließlich der Ergebnisse der Schmalspurstrecken der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sind die Betriebseinnahmen von 10·35 Millionen Mark im Jahre 1902 auf 16·84 Millionen Mark im Jahre 1912, die Betriebsausgaben von 8·66 auf 13·96 Millionen Mark und der Betriebsüberschuß von 1·69 auf 2·88 Millionen Mark gestiegen.

Viergeleisige Eisenbahnen. Im Berliner Verein für Eisenbahnkunde behandelte in einem am 9. Februar gehaltenen Vortrage Wirklicher Geheimer Rat Dr. Ing. Schroeder den Ausbau viergeleisiger Eisenbahnen. Jede Eisenbahn wird in beiden Richtungen befahren. Solange sie eingeleisig ist, ergibt sich ihre Leistungsfähigkeit, das heißt die Zahl der Züge, die in einem bestimmten Zeitraum in beiden Richtungen befördert werden können, im wesentlichen aus der Entfernung der Kreuzstellen. Je kleiner die Entfernung ist, je größer wird die Leistungsfähigkeit; sie muß daher am größten werden, wenn die Kreuzstellen sich aneindanderschließen, das heißt wenn die Bahn zweigeleisig wird. Als solche entspricht sie voll dem Wesen der Eisenbahn und kann als vollwertige Eisenbahnlinie bezeichnet werden, ihren Betrieb nennt man Linienbetrieb, dabei verursachen Kreuzungen der Züge keinen Aufenthalt mehr, sondern es kommt nur noch der Abstand in Betracht, in dem die Züge derselben Richtung auf dem

Digitized by Google

für sie bestimmten Fahrgeleise sich zur Vermeidung von Zusammenstössen folgen dürfen. Deshalb kann die Leistungsfähigkeit zweigeleisiger Eisenbahnen sehr gesteigert werden, wenn sämtliche Züge die gleiche Reisegeschwindigkeit erhalten, wie es die ausschließlich für Stadt- und Vorortpersonenverkehr bestimmten Bahnen zeigen. Wesentlich anders ist der Betrieb auf den Ferneisenbahnen für Personen- und Güterverkehr. Auf ihnen haben die verschiedenen Zwecken dienenden Züge auch eine verschiedene Reisegeschwindigkeit und für die Leistungsfähigkeit kommt nicht nur der Abstand, in dem die Züge sich folgen dürfen, sondern auch die Möglichkeit in Betracht, Züge durch solche mit größerer Reisegeschwindigkeit zu überholen. Unstreitig erreicht man diesen Zweck am besten, wenn an den betreffenden Stellen an der Achsenseite des Fahrgeleises und neben ihm ein für die Aufnahme des zu überholenden Zuges geeignetes Geleise vorhanden ist, in das der Zug ausweichen, und aus dem er nach der Überholung in das Fahrgeleise wieder einlenken kann, wenn dieses für die Weiterfahrt wieder frei geworden ist. Alles geschieht ohne jede Berührung des Fahrgeleises für die andere Richtung und das ist für die Sicherheit des Betriebes von hoher Bedeutung. Durch Zusammenschluß von der bezeichneten Weise angelegter Überholungsgeleise entsteht eine viergeleisige Eisenbahn für Richtungsbetrieb, das heißt einer solchen, bei der die beiden Fahrgeleise derselben Fahrrichtung unmittelbar nebeneinander liegen. Bei dieser Lage werden die beiden inneren Geleise für die schnellfahrenden Züge, die äußeren für die Güterzüge und andere langsam fahrende Züge benutzt, und jedes der nebeneinanderliegenden Fahrgeleise derselben Fahrrichtung kann auch zur Aushilfe herangezogen werden. Das ist um so mehr von Wert, als die starken Anschwellungen im Personenverkehr im Sommer und im Güterverkehr im Herbste mithin, zu verschiedenen Zeiten einzutreten pflegen. Die Anlagen für den Güterverkehr sind in der Regel nur auf einer Seite der Bahn vorhanden, und deshalb wurde es in überwiegendem Maße für zweckmäßig erachtet, die Überholungsgeleise, die meist für die Überholung der Güterzüge durch Schnell und Personenzüge, außerdem auch noch für die Abfertigung der Güterzüge benutzt wurden, im Zusammenhange mit den Güterablagen neben diesen anzulegen. Werden so angelegte Überholungsgeleise benachbarter Bahnhöfe miteinander verbunden, was freilich ohne größere Bauten nur möglich ist, wenn die Güteranlagen auf derselben Seite der Bahn liegen, so entsteht eine viergeleisige Bahn für Linienbetrieb, das heißt eine solche, bei der die Fahrgeleise derselben Richtung durch ein Fahrgeleise der anderen Richtung getrennt werden. An der Hand eines der Wirklichkeit entnommenen Beispieles wurden die Vorzüge und Bedenken, die bei beiden Ausbauarten geltend gemacht werden, näher erörtert. Sie sind ebenso vielseitig, wie die Verhältnisse der auszubauenden Bahnen in Beziehung auf die Lage im Gelände, auf die Ausbaukosten und auf die Eigenart des Betriebes im Personen- und Güterverkehre. Meist stehen Vorzüge und Bedenken gegenüber, deshalb ist ihre Abwägung besonders schwierig und eine allgemeine Regel für den Ausbau wohl kaum zu finden. Jeder Einzelfall muß daher nach allen in Frage kommenden Richtungen geprüft werden, um zu einem brauchbaren Ergebnis zu gelangen. Nur eines scheint wohl sicher, daß durch den viergeleisigen Ausbau für Richtungsbetrieb, soweit ihn besondere Verhältnisse nicht hindern, namentlich bei Fernbahnen mit starkem Durchgangsverkehre, die höchste Leistungsfähigkeit sowohl in der Zahl der Züge wie auch in der Fahrgeschwindigkeit zu erreichen ist.

BUCHANZEIGEN.

Notgemüse. Über 50 wildwachsende Kräuter, Früchte und Wurzeln, zusammengestellt und mit einem Hinweis auf ihre Verwendbarkeit als Nahrungsmittel und ihre Zubereitung als Gemüse, Salat usw. versehen, von Doktor Fr. Losch (Stuttgarter Kriegsbilderbogen Nr. 7) 1 Tafel und 16 Seiten Text. Preis 25 Pfg. (Franckhsche Verlagshandlung, Stuttgart).

Was für wildwachsende Pflanzen aber auch noch zu Gemüsen, Salaten usw. gebraucht werden können, das ist noch nicht zu allen Ohren gedrungen. Eine umfassende Zusammenstellung über alle diese wildwachsenden „Notgemüse“ hat bis jetzt noch gefehlt. Dieser Mühe hat sich der bekannte kräuterkundige Pfarrer Dr. Losch unterzogen. Auf einer Tafel sind die Pflanzen in naturgetreuer, schwarzer Abbildung wiedergegeben und auf 16 Seiten Text wird für jede Pflanze ihre verschiedenartige, teils nur dem Volksmund geläufige Benennung aufgeführt, ferner die Zeit der Reife und Verwendbarkeit, der Standort usw. Wichtig ist, daß bei jeder Pflanze auch gleich gesagt wird, was von ihr genießbar ist, ob Frucht, Blatt, Blüte, Stengel oder Wurzel und dann wird auch die Art der Zubereitung in Form von kurzen Kochvorschriften angegeben. Das Büchlein erfüllt einen guten Zweck und soll dem Allgemeinwohl dienen.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht. Herausgegeben von Dr. Franz Eger, Geh. Regierungsrat. XXX. Band, Heft 3 und 4, XXXI. Band, Heft 1 und 2. Berlin und Leipzig, Dr. W. Rothschild. Preis des Jahrganges Mk. 16.

Die vorliegenden vier Hefte enthalten 26 Abhandlungen 473 Entscheidungen, eine große Anzahl von Buchbesprechungen und reiche Angaben über neuere Gesetzgebung, sind somit derartig reichhaltig, daß auf einzelnes nicht eingegangen werden kann. Es muß nun erneut festgestellt werden, daß die Zeitschrift, deren höchstverdienter Herausgeber vor kurzem verschieden ist, ihre alte wissenschaftliche und praktische Höhe bewahrt und immer mehr ausbaut.

Hoffentlich wird der Tod Egers nicht auch ihr Aufhören mit sich bringen. Das würde eine ganz wesentliche Lücke in unser ohnehin nicht zu zahlreiches (wertvolles) Eisenbahnschrifttum reißen.

Vorschriften über die Beförderung von Schieß- und Sprengmitteln sowie Munition auf den österreichischen Eisenbahnen. 104. Heft der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen. Zusammengestellt von Theodor Freiherrn v. Rinaldini. Wien, 1914. K. k. Hof- und Staatsdruckerei, Preis K 2.50.

Diese für den praktischeu Gebrauch berechnete Textausgabe enthält, soweit vom Berichterstatter festgestellt werden konnte, alle gegenwärtig geltenden einschlägigen Bestimmungen. Vorausgeschickt sind „Allgemeine Bemerkungen“, die über Zulassung, Einteilung, Begleitpapiere und Frachtberechnung einiges mitteilen.

CLUBNACHRICHTEN.

Besichtigung des Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner. Seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherr v. Forster hat in einem an den Clubpräsidenten gerichteten, überaus warm gehaltenen Schreiben die Mitglieder und Familien unseres Club eingeladen, sich persönlich davon zu überzeugen, in welcher Weise die Beiträge, welche der Fleiß unserer Damen dem Genesungsheime zuzuführen ermöglichte, verwendet werden. Dieser gütigen Einladung entsprechend, versammelte sich am 19. Mai nachmittags unter Führung Sr. Exzellenz des Clubpräsidenten

Digitized by Google

eine größere Anzahl unserer Mitglieder mit deren Damen in dem im 19. Bez. Hohenwartplatz Nr. 5 und 6, zwischen Sievering und Grinzing gelegenen Genesungsheime, wo dieselben von Seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister und dessen Gemahlin, Exzellenz Frau Baronin Marianne Forster sowie Herrn Sektionschef Rudolf Bartl empfangen wurden. Seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister begrüßte die Erschienenen mit einer Ansprache, in welcher derselbe das Entstehen und den Zweck des Genesungsheimes schilderte und die Maßnahmen zur Durchführung der bedeutsamen Aufgabe besprach, die darin besteht, den kriegsverletzten Eisenbahnern die Wiederaufnahme ihrer Beschäftigung zu sichern. In der Sr. Exzellenz eigenen herzlichen Weise gedachte derselbe seiner zahlreichen Mitarbeiter aus dem Kreise des Eisenbahnministeriums und der Staatsbahnverwaltungen und hob besonders hervor, daß jeder einzelne seiner Helfer sich vollkommen selbstlos dem Werke widme. Mit Worten wärmster Anerkennung gedachte Se. Exzellenz der Tätigkeit unseres Club auf diesem Gebiete und überließ die Erklärung der Einteilung des Heimes, der verschiedenen Abteilungen für die Schulung und Beschäftigung der Zöglinge sowie der aufgewendeten Behelfe Herrn Sektionschef Bartl, welcher diesbezüglich ein hochinteressantes Bild entwarf. Im Namen der zahlreich erschienenen Clubmitglieder und deren Familien dankte der Präsident Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek für die den Club auszeichnende Einladung und den freundlichen Empfang und brachte den humanitären Veranstaltungen des Eisenbahnministeriums ein kräftiges „Glück auf", in das die versammelten Teilnehmer begeistert einstimmten. Bei der hierauf folgenden Besichtigung der Lokalitäten übernahmen Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister und dessen Frau Gemahlin persönlich die Führung und unterzog sich das Hausherrenpaar der nicht unbeschwerlichen Aufgabe, die Wißbegierde der Gäste durch aufklärende Erläuterungen zu befriedigen, mit gewohnter Güte und Freundlichkeit. Aus der Art, wie der Minister und dessen Frau Gemahlin in die Einzelheiten der Zweckbestimmung und Einrichtung der schönen geräumigen Lokalitäten des Genesungsheimes eingingen, ersah man, wie sehr dieses ideale Werk, das berufen ist, Hunderte von berufsangehörigen Existenzen vor Not und Verkümmerung zu retten, den Herzen seiner Gründer nahe steht. Die Sauberkeit der Räume, die Zweckmäßigkeit der Einrichtung, die Vielseitigkeit der lehrreichen Beschäftigung, die den Rekonvaleszenten hier zu Teil wird, die Fülle und Anordnung der Behelfe zur praktischen Schulung derselben usw. lösten bei den Besuchern ungeteilte Bewunderung aus.

Und nun ein Wort über die Bewohner des Genesungsheimes. Wir erwarteten — und einem Teile unserer Clubmitglieder gab diese Erwartung Anlaß, der Besichtigung ferne zu bleiben — unglücklichen Opfern des gegenwärtigen mörderischen Krieges zu begegnen und man bangte im Stillen, ob die Nerven unserer geehrten Damen genug Widerstandskraft haben werden, um unerwünschte Ausbrüche des Mitleides zu unterdrücken. Statt dessen trafen wir wohlgepflegte, rüstige Menschen mit heiteren, sorgenfreien Blicken, so zweckentsprechend bekleidet, daß das Fehlen einzelner Gliedmaßen, die großenteils durch Prothesen ersetzt sind, wenig auffiel. Im Gespräche bekundeten dieselben frohe Zuversicht und jedes Wort deutete darauf hin, wie wohl sie sich in dieser Heimstätte befinden. Wir ließen diese Bilder nicht unbewegt an uns vorbeiziehen, wir fühlten mit aller Macht, daß nur opferwillige, reine Nächstenliebe gleichwie soziales Gemeingefühl solche Erfolge zu zeitigen vermögen, wir hatten das Bewußtsein, daß in diesem Hause edle Frauen walten und willig und ehrfurchtsvoll beugen wir uns vor dem Geiste, der dieses Werk beseelt.

Nach Besichtigung des Genesungsheimes führte uns Ihre Exzellenz Frau Baronin Forster und Herr Sektionschef Bartl in einen anderen Teil der Betätigung der Heimpfleglinge — in die freie Natur, in die Felder. Hier hat die Familie Ihrer Exzellenz, geborenen Baronin Ferstl, ausgedehnte Grundstücke dem Genesungsheime unentgeltlich überlassen, die nun von den Zöglingen bebaut werden. Diese Arbeit in der frischen Luft, einer unvergleichlich schönen Umgebung, eingerahmt von den Ausläufern des Wiener Waldes, wirkt kräftigend auf Körper und Gemüt der Kranken und diesem Zweige ist wohl vorwiegend das prächtige Aussehen und die Wiedererlangung der vollen Muskelkraft der Pfleglinge zu danken.

In der benachbarten, herrlich gelegenen Kaffeewirtschaft beschloß eine gemeinschaftliche Jause, an der zur allgemeinen Freude auch Ihre Exzellenz Frau Baronin Forster teilnahm, die Exkursion, welche bei allen Teilnehmern wärmste Befriedigung und volle Bewunderung über das Gesehene zurückließ.

Auch diesmal hatte sich unser Club mit einer Spende von 1200 Zigaretten, die Seine Exzellenz der Präsident überreichte, eingestellt und mehrere Besucher — so Fräulein Irma v. Wittek, Herr Präsident Sektionschef Dr. Ritter v. Schonka, Herr Generaldirektor Hofrat v. Csatary, Herr Staatsbahnrat Doktor Leipen u. a. brachten Blumen, Zigarren, Schokolade usw. mit.

* * *

Laut Ausschußratsbeschluß vom 18. Mai 1915 wird für die Benützung des Billard von nun an ein Spielgeld von 30 Heller für jede angefangene Stunde (statt für jede angefangene halbe Stunde) eingehoben.

Neue Begünstigung*).

Tennisspiel am Westendsportplatz des Verschönerungsvereines von Ober-St. Veit. Vor kurzem fand im Beisein der tennissportliebenden Jugend die Eröffnung des Westendsportplatzes in Ober-St. Veit statt. Inmitten von Wiesen, am Abhange des Rotherberges in Ober-St. Veit, staubfrei in prächtiger, freier Lage, liegen 12 Spielplätze.

Von 6 Uhr früh bis 4 Uhr nachmittags beträgt die Miete eines Tennishofes 1 Krone für die Stunde für 2 bis 4 Tennisspieler (ausschließlich Sonntag), ein derart niedrig gestellter Preis, daß es jedem möglich ist, diesen schönen Sport zu betreiben.

Besondere Vorteile bietet der Beitritt zur Tennissektion von Spielern, worüber der Leiter Dr. Richard Schlossar, am Platz 4 Auskunft erteilt.

Mitglieder unseres Club sowie deren Angehörige genießen besondere Ermäßigung des Spielpreises.

---

*) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuelle, auf die Begünstigungen bezüglichen Wünsche und Reklamationen dem Clubsekretariate brieflich bekanntzugeben.

TROTZ DES KRIEGES

Bad Pöstyén offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten, 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Digitized by Google

SONDERANBOT: für Mitglieder des Club österr. Eisenbahnbeamten

Die beste aller billigen Zeitungen, eine echte Rundschau über die Ereignisse und Preßstimmen der Welt, ein Ersatz für ein ganzes Kaffeehaus voll Zeitungen ist die

zweimal wöchentlich erscheinende

‚Rundschau'

(bis August 1914: „Militärische Rundschau")

∴ Wien, IX/4, Canisiusgasse Nr. 8—10 ∴

Die „Rundschau" enthält ständige Rubriken, welche das größte Interesse aller gebildeten Kreise beanspruchen

Heeres-Rundschau	Kriegsbilanzen
Marine-Rundschau	Kriegskosten und Finanzen
Militärtechnische Rundschau	Der Kampf gegen die Aushungerung
Militärärztliche Rundschau	Frauen-Rundschau

Die bisher erschienenen Fortsetzungen des spannenden und aktuellen Romanes „EUROPA IN FLAMMEN" werden allen neu eintretenden Abonnenten kostenlos nachgeliefert

FÜR MITGLIEDER DES CLUB ÖSTERR. EISENBAHNBEAMTEN kostet ein Vierteljahrsabonnement (Postzustellung) NUR K 3.— ∴

JEDEM MITGLIEDE wird das Blatt auf Wunsch ZWEI WOCHEN LANG KOSTENLOS zur Probe zugesandt

Versäume niemand von dieser Einladung ∴ Gebrauch zu machen! ∴

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Zweite 5½% ige Kriegsanleihe vom Jahre 1915 rückzahlbar im Jahre 1925.

Die öffentliche Subskription findet vom 8. bis inkl. 29. Mai l. J. zum Kurse von K 95.25 abzügl. ½% Provisions-Vergütung, daher netto K 94.75, statt. Zeichnungsstellen bei der Postsparkasse sowie bei allen Bankhäusern und Wechselstuben, Sparkassen der Monarchie zu den Original-Bedingungen.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Schnelldreh-Revolverstahl №5%

Marke:

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ Eigene Wintersportanlagen. ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 21113

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.451, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftangrahmen. — Bremsen-Regliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvormerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

RL

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 12. Wien, den 15. Juni 1915. XXXVIII. Jahrgang.

Stanford University Libraries NOV 11 1915

INHALT: Einladung zur XXXVIII. ordentl. Generalversammlung. — Clubanzeigen. — Die Vorbereitung einer Reorganisation des Staatsbahndienstes. Von Dr. Viktor Krakauer. — Über Personen-Schwebebahnen. Vortrag, gehalten im Club Österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig. (Fortsetzung folgt.) — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Italienische Staatsbahnen. Anschluß des griechischen Bahnnetzes an die orientalischen Bahnen. — Buchanzeigen: Fremdwörter im Bau- und Eisenbahnwesen mit besonderer Berücksichtigung des österreichischen Amtsgebrauches. Die wirtschaftlichen Verhältnisse in Triest im Jahre 1913. Baedeker: Südbayern, Tirol, Salzburg usw. — Geschäftsanzeigen.

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Einladung.

Der Ausschußrat beehrt sich hiemit, zu der am

Dienstag den 15. Juni 1915, 1/2 5 Uhr abends,

im

Versammlungssaale des Club, I. Nibelungengasse 3

stattfindenden

XXXVIII. ordentl. Generalversammlung

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten

einzuladen.

Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschußrates über das Clubjahr 1914.
2. Bericht der Rechnungsrevisoren.
3. Antrag des Ausschußrates auf Abänderung der Statuten.*)
4. Wahl des Präsidenten, eines Vizepräsidenten, des Kassiers und von acht Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsrevisoren und deren Stellvertreter.
5. Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge.

Es wird ersucht, dieser Versammlung beizuwohnen und etwa beabsichtigte Anträge (Punkt 5 der Tagesordnung) bis längstens 7. Juni dem Präsidium bekanntgeben zu wollen.

Der Ausschußrat

des

Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

Zur Beachtung! Sollte die einberufene Generalversammlung mangels der statutenmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern (mindestens ein Zehntel der Gesamtzahl der Clubmitglieder) nicht abgehalten werden können, findet um 5 Uhr (also eine halbe Stunde später) eine außerordentliche Generalversammlung statt, die, ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden, beschlußfähig ist.

*) Die wichtigsten Statutenänderungen sind:

a) Titeländerung auf „Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten".

b) Aufnahme von Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamtinnen sowie männlicher oder weiblicher Familienangehöriger ordentlicher Klubmitglieder als außerordentliche Klubmitglieder.

c) Wiederwählbarkeit der Schriftführer unmittelbar nach Ablauf der dreijährigen Funktionsdauer.

Clubanzeigen.

Am Schlusse des Jahresberichtes pro 1914 ist das alphabetische Mitgliederverzeichnis beigefügt.

Die geehrten Clubmitglieder werden höflichst ersucht, allfällige Unrichtigkeiten in diesem Verzeichnisse dem Clubsekretariate behufs Richtigstellung im nächsten Verzeichnisse schriftlich mitzuteilen.

* * *

Die Wählerversammlung, in der das Wahlkomitee die Kandidaten für die bei der Generalversammlung vorzunehmenden Ersatzwahlen in Antrag bringen wird, findet Dienstag den 15. Juni 1915, um 4 Uhr nachmittags, in den Clubräumen statt.

* * *

Die Zusammenkunft der Clubmitglieder und deren Familien und Gäste findet in den Sommermonaten an jedem Mittwoch bei der Jause des „Eisernen Wehrmann" im Garten des Etablissement Gartenbau (Eingang Weihburggasse 29) zwischen 4 und 7 Uhr nachmittags statt. Daselbst für unseren Club gesonderte Tische, Eintritt frei.

Jause über Bestellung zu mäßigen Preisen.

Tabak und Hülsen zum Zigarettenstopfen stellt das Komitee des Witwen- und Waisenhilfsfonds für die gesamte bewaffnete Macht, zu dessen Gunsten obige Jausen veranstaltet werden, bei. Ein Teil der hergestellten Zigaretten wird dem Genesungsheime für kriegsverletzte Eisenbahner zugeführt werden. Spenden werden dankbarst entgegengenommen.

Digitized by Google

Die Vorbereitung einer Reorganisation des Staatsbahndienstes.

Von Dr. Viktor Krakauer.

Wenn auch die Geschehnisse und Gestaltungen selbst der nächsten Zukunft in kriegerischen Zeiten dem menschlichen Auge mehr als je verborgen sind, wenn auch das Ende des ungeheueren Staatenringens und alle sich daraus ergebenden Folgerungen und Verwicklungen nicht einmal entfernt abgesehen werden können, so offenbaren sich dennoch gewisse Notwendigkeiten der Zukunft schon jetzt in deutlicher Form. Solche Notwendigkeiten werden sich sofort mit Beginn des Friedens, der doch einmal kommen muß — auch hier ist die juristische Formel certus an, incertus quando anwendbar — eindringlich geltend machen. Für ihre Befriedigung vorzusorgen, im lauten Kriegslärm die erforderlichen Vorbereitungen für die herannahenden wichtigen Aufgaben der Friedenszeit rechtzeitig zu treffen, ist daher ein unerläßliches Erfordernis.

Zu diesen wichtigen und dringenden Aufgaben wird die Neuordnung der staatlichen Eisenbahnverwaltung zählen, und zwar aus mehreren Gründen. Vor allem deshalb, weil durch den Krieg eine womöglich noch höhere Wichtigkeit der Eisenbahnen im Dienste der staatlichen Verteidigung offenbart worden ist. Beinahe noch wirksamer werden staatsfinanzielle Rücksichten zur Geltung kommen. Die ungeheueren Kosten des Feldzuges, die nach fachmännischen Berechnungen schon jetzt ein Verzinsungserfordernis von jährlich 600 Millionen Kronen mit sich bringen, werden die Anspannung aller Kräfte des Staates notwendig machen. Die gewaltige Ausgabensteigerung des Budgets wird nicht allein durch Erhöhung bisheriger, durch Einführung neuer Steuern, Gebüren und Monopole zu bewirken sein*); auch der Staatsbahnbetrieb wird seine Ertraglosigkeit aufgeben und zur Deckung der Staatserfordernisse einen nennenswerten Beitrag abwerfen müssen. Ein solches Ziel wird, bei Schonung und womöglich Ausgestaltung der Produktionsfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit der heimischen Industrie, nicht allein durch Tariferhöhungen zu erreichen sein, sondern vornehmlich durch eine Verbesserung des bisherigen Verwaltungssystems, das gegenwärtig im Grunde genommen doch nur als mehr oder weniger provisorisch bezeichnet werden muß, wenn auch das verhältnismäßig lange Bestehen des Provisoriums dies beinahe vergessen machen könnte. Nur der Macht der Gewohnheit ist es zuzuschreiben, wenn uns die Titeln der Direktionen nicht fortwährend an das Zwischenstadium, in das die Staatsbahnverwaltung nach der letzten Verstaatlichungsperiode gelangt ist, erinnern, an den Umstand, daß es neben „Staatsbahndirektionen“ und der „Betriebsleitung“ in Czernowitz noch eine „Nordbahndirektion“ und eine „Nordwestbahndirektion“, eine „Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft“ und eine „k. k. Direktion für die Böhmische Nordbahn“ gibt. Wir übersehen die Anomalie, daß in Wien vier Direktionen nebeneinander bestehen, während in Berlin, woselbst ausschließlich Staatsbahnen einmünden, bei einem zumindest viermal so großen Verkehre selbstverständlich nur eine Staatsbahndirektion vorhanden ist und daß sich auch Prag zweier Direktionen der Staatsbahnen rühmen kann, von denen die eine ein beinahe fünfmal so großes Netz verwaltet, als die andere. Es fällt nicht mehr auf, daß die Anzahl der den einzelnen Direktionen unterstehenden exekutiven Dienststellen zwischen 100 und — 500 schwankt; daß die Anzahl des gesamten Personals bei einer Direktion 2000 (Czernowitz, Olmütz, Böhmische Nordbahn) und bei einer anderen viermal, fünfmal und sogar achtmal so viel beträgt (Prag, Wien, Nordbahn); daß sich die Gesamtausgaben einer Direktion auf 10 Millionen Kronen (Olmütz) und die einer anderen auf siebenmal oder sogar elfmal so viel belaufen (Staatsbahndirektion Wien, Nordbahndirektion); daß die Leistung an Zug- oder an Lokomotivkilometern bei den einzelnen Direktionen zwischen 3 und 22 und 5 und 37 Millionen schwankt und daß die Leistung an Wagenachskilometern insgesamt bei einer Direktion 76 (Olmütz)

*) Die unabsehbaren finanziellen Leistungen, die zu Zwecken der Staatsgesamtheit den Staatsbürger treffen werden, hat in einem kürzlich gehaltenen Vortrage der deutsche Reichstagsabgeordnete Pachnicke treffend geschildert. „Die Kanonen, die Soldaten, die Zeppeline und alles das, was zur Abwehr nötig ist, dies auf der Höhe zu erhalten und auf die höchstmögliche Höhe zu bringen, darauf wird es in der Zukunft ankommen, wie wir auch in der Vergangenheit nach dieser Regel haben arbeiten müssen. Nun wird in bezug auf Armee und Marine manches neue kommen müssen, was hier nur angedeutet zu werden braucht: Festungsbau auf neuer Basis, Neugestaltung der Kavallerie, Verbesserung der Geschosse und Geschütze und vieles andere. All die vielen Erfahrungen des Krieges werden wir uns zu Nutzen machen müssen. Stellen Sie sich vor, welch ein Sturm auf die Werften losbrechen wird, und zwar von allen Seiten; denn jeder Staat will nun so viel Tauchboote wie möglich haben, denn die Bedeutung dieser Boote war ihnen in dem Maße früher nicht bekannt. Damit betreten wir zugleich das Gebiet der Finanzen. Steuern werden kommen in einer Zahl, von der man sich heute noch nichts träumen läßt. Von einzelnen nicht zu reden — die Steuern kommen ganz von selbst; aber wir werden uns schon heute damit abzufinden haben. Die Last muß sich vergrößern, weil wir es unseren Tapferen schuldig sind, für sie zu sorgen, wenn sie als Krüppel heimkehren und für diejenigen zu sorgen haben, die als Hinterbliebene unserer Kämpfer dastehen und in Not geraten sind, weil sie den Ernährer verloren haben. Wir wollen dafür sorgen; das Parlament ist bereit, das Äußerste dafür zu tun und ich glaube auch das Volk. Denn den Tapferen hat es alles zu danken, für diese muß es auch nachher Opfer zu bringen wissen. Die Opfer werden groß sein und die Verzinsung der Milliarden geht ins Gewaltige; Ziffern, die Schwindel erregen könnten. Die Höhe ist eine gewaltige und wir werden wahrscheinlich in eine Zeit der Monopole kommen, denn alles ist mit direkten Steuern und den üblichen indirekten Steuern nicht mehr zu decken. Wir müssen uns damit zu befreunden haben, gewisse Bedenken, die man früher hegte, zurückzustellen. Auch hier spricht die Notwendigkeit ein ehernes: Das muß geschehen und es wird geschehen. Über die Form von Handelsmonopolen wird sich im Parlamente um so eher eine Verständigung erzielen lassen.“

Digitized by Google

und bei einer anderen (Nordbahn) sogar rund zwanzigmal so groß ist usw.

Der Ersatz des nach den letzten Verstaatlichungen in verwaltungstechnischer Hinsicht sich sonach ergebenden provisorischen Zustandes durch eine wohlausgebildete, auf modernen Grundsätzen aufgebaute Organisation wird aber nicht nur aus den erwähnten Gründen, sondern auch deshalb notwendig sein, weil die Volkswirtschaft Österreichs nach dem Kriege mehr als jemals auf die höchste Leistungs- und Gebrauchsfähigkeit der Eisenbahnen angewiesen sein wird. Und schließlich dürfte als Triebfeder sich auch der Umstand geltend machen, daß unmittelbar unter dem Eindrucke der gewaltigen Ereignisse, deren Zeitgenossen wir sind, die zu lösende Aufgabe wesentlich erleichtert wird: Die vielen nationalen privatwirtschaftlichen und parteipolitischen Hemmungen und Widerstände, die vordem einer gedeihlichen Neuordnung im Wege waren, hat der Krieg zum größten Teile wie mit einem Zauberschlage entfernt, denn die Einsicht von der Notwendigkeit der staatlichen Einrichtungen und Bedürfnisse, von der Notwendigkeit ihres tadellosen Funktionierens ist außerordentlich gewachsen. Die widerstreitenden Interessen werden sich, zumindest in den nächsten Jahren, nur schwer Geltung zu verschaffen wissen. Eine gedeihliche Neuordnung der Staatsbahnverwaltung gehört nicht mehr dem Reiche des Undurchführbaren an.

Wie diese beschaffen sein sollte — das zu erwägen gehört auf ein ganz anderes Kapitel und nicht in den Rahmen des vorliegenden Aufsatzes. Hier war es durchaus erforderlich, den großen Einfluß der gegenwärtigen weltgeschichtlichen Ereignisse auf die Reorganisationsfrage zu erörtern, auf daß im ursächlichen Zusammenhange damit deutlich darauf hingewiesen werden könne, daß die Neuordnung nicht nur ersonnen, sondern, wie immer sie geartet sein möge, so bald als möglich auch eingeführt und durchgeführt werden muß und daß hiebei den Direktionen der Staatsbahnen naturgemäß eine bedeutungsvolle Rolle zufallen wird. Ihre werktätige Mitarbeit wird keineswegs zu entraten sein.

Nun ist es aber als ein sonderbarer Zufall, als ein merkwürdiges Mißgeschick zu bezeichnen, daß gerade jene Direktionsabteilung, in deren Wirkungskreis die Bearbeitung von Organisationsangelegenheiten fällt, am allerunglücklichsten organisiert ist. Es gibt gegenwärtig keine zweite Abteilung, weder bei den Direktionen der Staatsbahnen, noch überhaupt bei irgendeiner Eisenbahndirektion der Welt, die ein so ungeschicktes Gebilde darstellen würde, wie die „Abteilung II für Rechts- und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten", deren Wirkungskreis ein ungeheuerliches Konglomerat der verschiedenartigsten, miteinander gar nicht zusammenhängenden Agenden darstellt. So hat sich, um bei den Abteilungen der Staatsbahndirektionen zu verbleiben, die Abteilung I nur mit Personal- und den ihnen nahestehenden Humanitätsangelegenheiten zu befassen; die Abteilung III mit Angelegenheiten des Baues und der Bahnerhaltung — sie stellt das Fachgebiet der Bauingenieure dar; die Abteilung IV mit den Angelegenheiten des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, also mit Aufgaben, die von Maschineningenieuren zu bewältigen sind. Die Abteilung V ist das Ressort der Verkehrstechniker, die Abteilung VI das der „Kommerzialisten"; der Abteilung VII obliegt die Rechnungskontrolle, während die Abteilung VIII mit der Finanzverwaltung betraut ist. Überall finden wir eine einheitliche Zusammenfassung der Agenden. Nur in der Abteilung II ist nicht allein viel, sondern ein kunterbuntes Vielerlei zu bearbeiten; hier sind zu erledigen: Vertrags-, Straf- und Disziplinarangelegenheiten neben — der Drucksachenverwaltung, Führung von Prozessen und Exekutionen neben Fahrbegünstigungsangelegenheiten, Rechtshilfe und Rechtsgutachten und — Uniformierungsangelegenheiten, Haftpflicht- und Schadenersatzangelegenheiten neben der Beschaffung von Inventar- und Kanzleimaterialien, Steuern und Gebühren neben der Besorgung der Geschäfte des Einreichungsprotokolls, Sprachenangelegenheiten und außertarifarische Frachtbegünstigung, Organisation und Grundeinlösung, wasser- und bergrechtliche Angelegenheiten und Häuseradministration, Expedit und Registratur und — Redaktion des Amtsblattes, Urkundenarchiv und statistische Angelegenheiten, Bibliothek und Verfassung des Geschäftsberichtes, Direktorenkonferenz und „Agenden des Grund- und Eisenbahnbuches" usw.

Den Fachkundigen braucht nicht erst gesagt zu werden, daß schon die gleichmäßige Beherrschung aller Rechtsgebiete unendlich schwierig ist. In dem bürgerlichen Rechte und zugleich in dem Strafrechte, in dem Handelsrechte und in den prozessualen Verfahrensarten in dem Verwaltungsrechte. dem Bergrechte, dem Eisenbahnrechte u. a. gleichzeitig und wenigstens insoweit gut beschlagen zu sein, um den dienstlichen Anforderungen bei einer Direktion stets vollkommen gerecht werden zu können, bedarf einer vielseitigen, über eine lange Reihe von Jahren sich erstreckenden Verwendung. Und daß es ein Grundgebot der Organisation ist, daß jeder Beamte mit der Zeit zumindest in sämtlichen Agenden eines Verwaltungszweiges, wie ihn bei uns eine Direktionsabteilung darstellt, wohl ausgebildet werde, erfordert nicht erst eines Nachweises. Nur auf diesem Wege ist es möglich, eine schädliche Einseitigkeit zu vermeiden und zugleich einen geeigneten Nachwuchs für die leitenden Posten der Abteilung zu erlangen; diese werden dann befähigt sein, in ihrem Bereiche das größte fachliche Wissen und die größten Erfahrungen aufzuweisen, was auch durchaus notwendig ist, da ihnen neben der Leitung und Überwachung des Dienstes auch eine sehr wichtige Aufgabe: Die Erziehung ihres Personals obliegt.

Daraus ergibt sich die logische Folgerung, daß in einer Abteilung nie so viel Agenden zusammengehäuft werden dürfen, daß deren Beherrschung für den entsprechend vorgebildeten Beamten, in unserem Falle für den absolvierten Juristen, während eines gewissen Teiles seiner

Digitized by Google

Dienstzeit nicht zu erzielen wäre. Nur hierauf und nicht auf die Anzahl der Beamten kommt es an. Diese kann außerordentlich groß und die Abteilung dennoch sehr glücklich zusammengesetzt sein, wenn sie, wie beispielsweise die Rechnungskontrolle, eine homogene Arbeitszusammenfassung aufweist.

Neben den eigentlichen Rechtsangelegenheiten sind aber von der Abteilung II auch jene Agenden zu bearbeiten, deren theoretische Kenntnis in dem staatswissenschaftlichen Teile der Fakultät gelehrt wird, wobei hier besonders das gesamte Steuer- und Gebührenwesen zu erwähnen wäre, dessen gründliche Kenntnis allein erst nach vieljähriger praktischer Tätigkeit erworben werden kann. Die Organisation der Abteilung II nimmt jedoch nicht nur keine Notiz davon, daß es eine Rechts- und staatswissenschaftliche Fakultät in unseren Universitäten gibt und daß deren Absolventen demgemäß im praktischen Leben fast überall zwei durchaus verschiedene Wege einschlagen (Richter — Verwaltungsbeamte, Advokaten — Volkswirte usw.), sondern sie bürdet dem Juristen dieser Abteilung überdies noch eine unzusammenhängende Masse der verschiedenartigsten Angelegenheiten auf. So ist zum Beispiel die Beschaffung von Drucksorten und Uniformen, von Instruktionen und schließlich auch die Verwaltung von Gebäuden eine Aufgabe, die überhaupt niemals von Juristen zu leisten ist. Der hat weder die Vorbildung noch die Eignung dazu, ein Fachmann auf dem Gebiete der Tuch- oder Papierfabrikation zu werden und die Preise der verschiedenartigsten Stoffe, Drucksorten, Druckarbeiten, Baumaterialien u. dgl. zu verfolgen. Wir stehen nicht an, zu behaupten, daß unseres Erachtens die Techniker vollkommen Recht hätten, wenn sie sich darüber aufhalten würden, daß gerade hier die Juristen „ihnen ins Handwerk pfuschen".

Aber auch die übrig bleibenden Angelegenheiten „juridisch-administrativer Natur" kann der Jurist der Abteilung II nur dann lösen, wenn er ihnen seine ungeteilte Aufmerksamkeit zuwendet, sich in die Materie vertieft und in den vielseitigen, hier in Betracht kommenden Wissenszweigen ausbildet. Die gegenwärtig der Abteilung II beschiedene unendliche Fülle der verschiedenartigsten, zueinander gar nicht passenden, vielfach von einem Juristen überhaupt nicht zu besorgenden Aufgaben bringt es mit sich, daß der leitende Beamte der Abteilung nur auf den wenigsten Gebieten ein gediegener Fachmann sein kann. Es tritt das vom Organisationsstandpunkte nicht genug zu verdammende ungesunde Verhältnis ein, daß der Bearbeiter, wenn er seiner Aufgabe voll entspricht, den Stoff und den Wissenszweig vielfach gründlicher beherrscht, als sein unmittelbarer Vorgesetzter, der sich bei der unübersehbaren Mannigfaltigkeit der Arbeiten nur auf eine oberflächliche Prüfung beschränken und mit der Zeit in den meisten Fällen zu einer Unterschreibungsmaschine werden muß, zumal seine Zeit nicht selten mit langdauernden Sitzungen und mit Dienstreisen ausgefüllt wird. Von einer Lehr- und Erziehungstätigkeit des Leiters der Abteilung, die selbst die gründlichste theoretische Vorbildung des Untergebenen nicht überflüssig macht, kann bei solchen Umständen nicht einmal die Rede sein.

In weiterer Folge muß sich hieraus notwendigerweise, wenn nicht eine Flüchtigkeit, so doch ein bedauerlicher Mangel an tiefer Gründlichkeit entwickeln, durch die allein — und darüber sind sich jetzt auch die nichtdeutschen Staaten Europas vollkommen klar geworden — sowohl in Kriegs- als auch in Friedenszeiten die menschliche Tätigkeit Großes zu leisten vermag.

Kommen die gegenwärtig herrschenden Verhältnisse bei Vorhandensein einer alteingelebten Organisation, in Zeiten, wo die Verwaltung ruhig arbeiten kann, wo an ihr wenig geändert wird, wo des Dienstes ewig gleichgestellte Uhr gleichmäßig dahingeht, nur in schwacher Abtönung zur Geltung, so muß und wird die Maschinerie gänzlich versagen, wenn eine Umwälzung der gesamten Verwaltung bevorsteht, wie sie nach jedem großen Kriege vorkommt und auch nach dem jetzigen gewaltigen Völkerringen zu erwarten und zu — erhoffen ist. Schon während des Feldzuges hat sich bereits eine wahre Flut neuer Gesetze ergossen; sogar das alte, bisher mustergültige bürgerliche Gesetzbuch ist im Verordnungswege in vielen Teilen verändert, „novelliert" worden. Woher soll der Leiter der Abteilung II die Zeit nehmen, alle diese zahlreichen Neuerscheinungen der Gesetzgebung, von denen eine große Zahl auch die Eisenbahnen berühren, eingehend zu studieren, woher soll er die Zeit nehmen, sich auch mit dem Verwaltungsrechte zu befassen, das besonders auf dem Gebiete des Steuer- und Gebührenrechtes eine wesentliche Ausgestaltung erfahren wird? Und wenn er alle diese über die Kraft eines Menschen hinausgehenden Aufgaben auch erfüllt — wird er dann überdies die Zeit, die Fähigkeit und die Eignung haben, auch auf dem Gebiete der neuen Organisation etwas zu leisten, die allein einen großen Teil der Kräfte eines vorzüglich ausgebildeten und sich stets bildenden Praktikers erfordert?

Die Folgerungen aus dem Dargelegten ergeben sich von selbst.

Das unnatürliche, nirgends anders vorkommende Gebilde einer Rechts- und Verwaltungsabteilung, wobei zur Verwaltung ein eigenartiges mixtum compositum hinzugezählt wird, muß so schnell als möglich verschwinden und an deren Stelle müssen zwei Abteilungen entstehen: Eine Rechtsabteilung und eine Verwaltungsabteilung.

Was zur Rechtsabteilung hinzugehört, ist klar; ihre Zuständigkeit ist bei allen großen Unternehmungen — und nichts anderes sind die Bahnen — beinahe dieselbe. Bei der großen Anzahl und der hohen Bedeutung der Rechtsfragen im Eisenbahnwesen ist aber die konzentrierte ungeteilte Aufmerksamkeit auf die Erledigung der Rechtsfragen von größerer Wichtigkeit, als bei jeder anderen Unternehmung. Freilich wäre es auch durchaus erforderlich, daß eine wiederholt in der vorliegenden Zeitschrift erhobene Forderung

Digitized by Google

nach Betrauung der Staatsbahnjuristen mit der rechtlichen Vertretung der Staatsbahnen verwirklicht werde. Gegenwärtig können vor den untersten Gerichtsinstanzen wohl die Privatbahnen, nicht aber — die Staatsbahnen durch ihre Bediensteten vertreten werden; den Staatsbahnjuristen hinwiederum steht die Vertretungsbefugnis vor dem Verwaltungsgerichtshofe zu, nicht aber vor einem — Bagatellgericht. Dieser sonderbare Zustand spricht jeder Logik geradezu Hohn, er klingt anderwärts ganz unglaublich.

Nur durch eine Beschränkung auf das (gesamte) Rechtsgebiet, das aber durch die Verleihung der erwähnten Vertretungsbefugnis eine wesentliche Vertiefung erfährt, kann die Rechtsabteilung nicht bloß eine zufriedenstellende Tätigkeit in der Behandlung der laufenden Geschäfte entfalten — und darauf ist jetzt ihr höchster Ehrgeiz gerichtet — sondern sie könnte für die auch ihr nach dem Kriege unzweifelhaft erwachsende Arbeitsvermehrung besser gerüstet sein und zugleich auf dem Gebiete des Eisenbahnrechtes befruchtend und schöpferisch wirken.

Die Aufgabe der Verwaltungsabteilung wäre neben der Besorgung laufender Angelegenheiten vor allem in einer regen organisatorischen Betätigung gelegen, wobei das Große nie aus dem Auge verloren, das Kleinste stets berücksichtigt werden sollte. Und gerade der Krieg, der die wunderbaren Wirkungen einer guten Organisation, aber auch die Schäden einer — schlechten so anschaulich gezeigt hat, erteilt uns eine deutliche Warnung, auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens und nicht zum wenigsten auf dem der Staatsbahnen eine zweckentsprechende Organisation des Betriebes nicht zu vernachlässigen. Ist dies bei uns eine so ungemein schwierige Sache oder gar ein Ding der Unmöglichkeit?

Es herrschen häufig ganz falsche, nebelhafte Begriffe und Vorstellungen von der Organisation vor. Man glaubt, hiezu bedürfe es eines seltenen, eines gottbegnadeten Genies, unsterblicher Kraftmenschen. Zum Organisator wird man aber nicht, wie zum Dichter, geboren, sondern bloß erzogen. Sie kann gelehrt werden, wenn sie auch in ihrer Vervollkommnung eine Wissenschaft darstellt — wie dies der (deutsche) Direktor der Crucible Steel Company of America mit Recht vor kurzem behauptet hat. „Die Wissenschaft der Organisation hingegen stellt sich zum Ziele, mit kleinstmöglichem Arbeitsaufwand die größtmögliche Wirkung zu erzielen, oder, anders gesagt, eine gegebene Aufgabe durch Anwendung organisatorischer Hilfsmittel mit geringstem Aufwand von Menschenkraft derart zu lösen, daß die Aufgabe auf dem schnellsten Wege fehlerfrei und möglichst einfach durchgeführt und dabei jeder einzelne nach dem Höchstmaße seiner geistigen Fähigkeiten verwendet werde. Ob diese Aufgabe der Verkauf von Fahrkarten ist oder der Bau des Panamakanals, ist ganz gleichgültig. Aus Amerika stammt das Scherzwort: Es gibt nur zwei vollkommene Organisationen auf der Welt, die Standard Oil Company und die katholische Kirche. Man hat das Scherzwort jetzt durch den Zusatz erweitert: Die dritte vollkommene Organisation ist die deutsche Armee. Es steht jedenfalls fest, daß Deutschland einen Gutteil seines Erfolges der perfekten Organisation verdankt".

Daß man bei uns noch weit davon entfernt ist, jede Aufgabe „mit dem geringsten Aufwand an Menschenkraft" zu lösen, daß die Verwendung jedes einzelnen Bediensteten „nach dem Höchstmaße seiner geistigen Fähigkeiten" durchaus nicht die Regel ist — wer wollte es bestreiten? Die zukünftige Organisationsarbeit wird darauf in erster Linie zu achten haben und hiebei in der Verwaltungsabteilung eine sorgfältige und fortdauernde Beachtung der Statistik nicht entbehren können. Diese wird gegenwärtig zum Unterschiede von dem bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen üblichen Vorgange bei uns beinahe gänzlich vernachlässigt. Obwohl Hunderte von Bediensteten eisenbahnstatistische Daten verfassen, ist die Anzahl derer, die die dickleibigen Bände der verschiedenartigen statistischen Nachweisungen anschauen, geschweige denn einem gründlichen Studium unterziehen, die Ziffern verarbeiten und vergleichen, um darauf gestützt an dem Betriebe und dessen Organisation feilen zu können, verschwindend gering und es war nur eine logische, aus den herrschenden Zuständen gezogene Folgerung, wenn das k. k. Eisenbahnministerium im Vorjahre die bisherigen Jahresgeschäftsberichte der Direktionen gänzlich abgeschafft hat, obwohl die Unterlagen hiezu nach wie vor vorhanden sind.

Aber auch die sonstigen Arbeiten der Verwaltungsabteilung (zum Beispiel sprachliche Angelegenheiten, Aktivierung der Direktionseisenbahnräte u. a) werden nach Beendigung des Feldzuges mit größerem Nachdrucke und mit voller Schaffensfreude in Angriff genommen werden müssen.

Man könnte die bei den Direktionen der Staatsbahnen vorliegende Notwendigkeit der Sonderung des Rechtes von der Verwaltung — die sich leicht auf die Grundsätze Montesquieus von der Trennung der Gewalten zurückführen ließe — auch noch von vielen anderen Seiten beleuchten und sie zumal vom personalwirtschaftlichen und personalpolitischen Standpunkte begründen. Dies alles gehört aber nicht in den vorliegenden Aufsatz. Dessen Zweck ist es hauptsächlich darauf hinzuweisen, daß man, wie im Frieden für den Krieg, während des Krieges auch für den Frieden vorsorgen müsse und daß die erste Vorbereitung bei den Staatsbahnen darin zu bestehen hätte, die Direktionen für die Bewältigung der Unsumme von Arbeiten auf rechtlichem und verwaltungstechnischem Gebiete geeigneter zu gestalten, als sie es jetzt sind, wobei gleichzeitig das vorgeschlagene Mittel die wichtigste Voraussetzung zur unerläßlichen Neuordnung der Staatsbahnverwaltung bilden würde.

Digitized by Google

Über Personen-Schwebebahnen.

Vortrag, gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig.

(Fortsetzung zu Nr. 11.)

Die alte Kohlererbahn bedeutet in der Entwicklung der Personenbahn zweifellos einen Schritt vorwärts, weil sie sich von den Lastenbahnen mit Zwischenstützen durch das zweite Zugseil und durch den Pendelverkehr der Wagen abhob. Allerdings darf dieser Fortschritt nicht zu hoch eingeschätzt werden, da für den nachher noch zu behandelnden Wetterhornaufzug, mit dessen Bau 1904 begonnen wurde, dessen Betriebsübergabe aber erst 1908 stattfand, von vornherein zwei Zugseile vorgesehen waren. Durch die Verwendung viersitziger Wagen blieb die alte Kohlererbahn aber auf dem bestehenden Niveau zurück, ohne daß sie den Vorteil der Lastenbahn: dichte Folge kleiner Wagen für sich auszunutzen verstanden hätte, wodurch die Beacon-Hill-Tunnelbahn und die Sunrise-Peak-Bahn zu größeren Stundenleistungen befähigt waren. Die Verwendung kleiner Wagen im Pendelverkehr ist also unbedingt ein Rückschritt, wenn auch der Pendelverkehr zweier Wagen an sich ein Fortschritt ist (Fig. 19.)

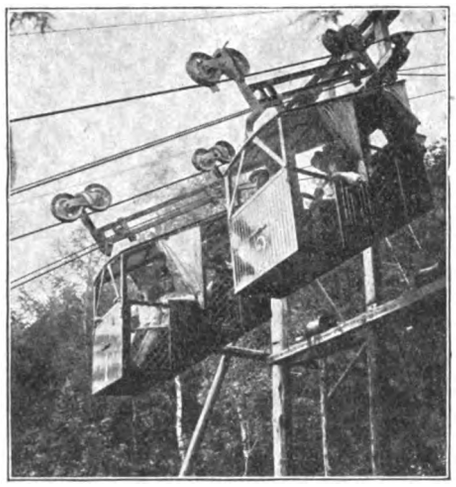


Fig. 19. Personenkabinen der alten Kohlenbergbahn bei Bozen.

Wenn auch die Sunrise-Peak-Bahn den Beweis erbracht hat, daß man mit dem System der Lastenbahn die Aufgabe der Personenbeförderung lösen kann, so ist es doch nicht zu verkennen, daß Bahnen dieser Art nur einen Notbehelf darstellen und den Sicherheitsanforderungen, wie man sie an Touristenbahnen und Gebrauchsbahnen stellen muß, nicht genügen können. Als wichtige Forderung bei Personen-Schwebebahnen muß man die Bedingung aufstellen, daß jedes Organ, abgesehen von den Hochbaukonstruktionen, das durch Bruch oder Beschädigung eine Gefährdung der zu befördernden Personen herbeiführen kann, doppelt vorhanden ist, damit beim Versagen des einen Teiles der andere voll trägt. Demnach müssen vor allen Dingen doppelte Tragseile und doppelte Zugseile verlangt werden. Wenn auch doppelte Tragseile auf jeder Seite das System der Lastenbahn nicht wesentlich ändern würden, so bedingen doch doppelte Zugseile ganz neue Konstruktionen von Kuppelapparaten zur Verbindung des Wagens mit dem Seil, die jedenfalls nicht in der einfachen Weise ausgebildet werden können, wie die Gewichtskuppelapparate der einfachen Lastenbahn. Weiter muß jeder Wagen mit einer Fangvorrichtung versehen werden, die es gestattet, ihn bei Störungen auf der Strecke, bei Verletzungen der tragenden und ziehenden Teile, bei der Lösung des Kuppelapparates vom Seil, beim Übergang zu einer unzulässig hohen Fahrgeschwindigkeit automatisch und von Hand festzustellen. Diese Fangvorrichtung muß außerdem so eingerichtet sein, daß sie auch die Fangvorrichtungen der anderen, auf der Strecke befindlichen Wagen und die Bremsen in der Antriebsstation auslöst, aber auch den Antriebsmotor abstellt. Solche Fangvorrichtungen würden eine ganz beträchtliche Erhöhung des toten Gewichtes der Wagen verursachen, was viele Nachteile mit sich bringt. Außerdem ist es nicht zu umgehen, daß jeder Wagen ständig von einem Bahnbeamten begleitet wird. Bei den kleinen viersitzigen Wagen würde dadurch das tote Gewicht abermals vermehrt und die Zahl der Nutzplätze um 25% vermindert. Gleichzeitig würde die Lohnsumme für das Betriebspersonal sehr hoch anschwellen, so daß hiedurch die Wirtschaftlichkeit der Anlage gefährdet wäre, um so mehr, als auch die Anlagekosten durch die schwere Konstruktion bei doppelten Tragseilen und Zugseilen und durch die zahlreichen Fangvorrichtungen hoch werden.

Demnach läßt sich nach dem Prinzip der Lastenbahn, so sehr man auch sonst den stetigen Betrieb befürworten mag, mit vielen kleinen, in kurzem Abstande hintereinander herfahrenden Wagen die Aufgabe der Personenbeförderung durch Schwebebahnen nicht lösen, man muß zu diesem Zwecke größere Wagen mit einer hohen Anzahl von Nutzplätzen verwenden, die in längeren Zeitabständen verkehren. Dann aber ist der Pendelbetrieb die gegebene Lösung, der nur zwei Wagen verlangt, die in diesem Falle aber mit allen Sicherheitsvorrichtungen versehen werden können, ohne daß das tote Gewicht relativ zu groß würde.

Große Wagen von 3 und 4 *t* Gewicht, von denen nur einer auf jeder Bahnseite fährt, bedeuten aber etwas ganz anderes, als dem Prinzip der normalen Lastenbahn entsprach. Um diese Aufgabe zu lösen, mußte man erst Erfahrungen an Lastenschwebebahnen mit seltener verkehrenden großen Einzellasten sammeln, um über alle Verhältnisse, namentlich über die Abnutzung der Seile, die Spannungsschwankungen in den Zugseilen, den Einfluß der rollenden Reibung der Laufräder im klaren zu sein. Der Wetterhornaufzug konnte trotz seiner Wagen von mehr als 4 *t* Gewicht diese Erfahrungen nicht liefern, da er keine Zwischenstützen besitzt, wohl aber waren die großen Drahtseilbahnen für die Förderung von Langholz (Fig. 20 bis 21), die im letzten Jahrzehnt, namentlich in Ungarn und den Balkanstaaten errichtet wurden, hiefür taugliche Objekte.

Nachdem die erforderlichen Kenntnisse bei diesen Bahnen gesammelt waren, machte es keine Schwierigkeit, den Holzstamm von 3·5 bis 4·2 *t* Gewicht durch eine gleichschwere Personenkabine zu ersetzen. Der Zeitpunkt, zu dem diese Erfahrungen vorlagen, war etwa im Jahre 1908 gegeben. Allerdings erforderte die Konstruktion der Fang- und Sicherheitsvorrichtungen noch einen weiteren Zeitraum, so daß der Zeitpunkt, an dem zuerst eine organisch aus der zuverlässigen Lastenbahn hervorgegangene Personen-Schwebebahn in Angriff genommen werden konnte, das Jahr 1909/10 war. Es soll allerdings gleich zugesetzt werden, daß neben dieser Entwicklung sich noch weitere Fäden in die Vergangenheit hinein verfolgen lassen, die zur Ausführung führten, die einesteils auf den Konstruktionen fußten, die von Seilbahnen auf Ausstellungen als Vergnügungsbahnen gezeigt wurden, andererseits aber durch die Arbeiten der Ingenieure Torrés und Feldhaus eingeleitet wurden. Auf diese Konstruktionen soll später noch zurückgegriffen werden, während hier zunächst

Digitized by Google

die angedeutete Entwicklung verfolgt sei, die zeigt, daß um das Jahr 1908/10 erneut und in größerem Umfange die Bestrebungen einsetzen, Personen-Schwebebahnen zu bauen, die auch zwei Ausführungen zeitigten, bei deren Erbauern die Voraussetzungen der geschichtlichen Entwicklung vorlagen. Es ist dies die Schwebebahn in Rio de Janeiro auf den Pao d-Azucar, die aber als Bahn im engeren

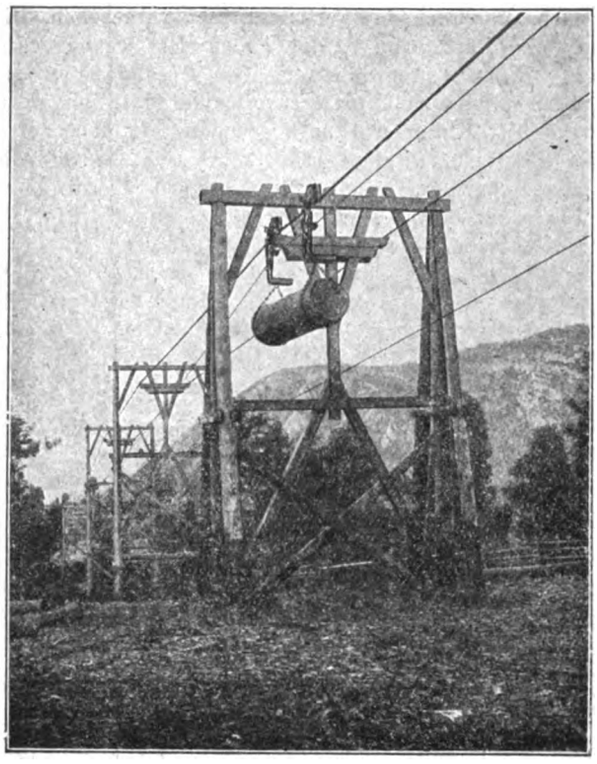


Fig. 20. Bleichertsche Schwerlastdrahtseilbahn für die Prometna Banka, Belgrad, bei Krst in Serbien.

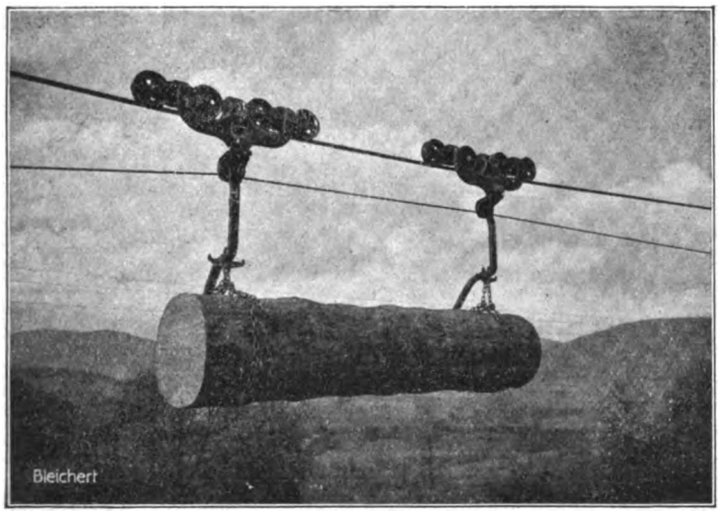


Fig. 21. Bleichertsche Schwerlastdrahtseilbahn (4·2 *t* Nutzlast) für die Firmen Hagenbucher-Heilbronn in Turbl in Bosnien.

Sinne nicht angesprochen werden kann, vielmehr als zwei aneinandergereihte Seiltrajekte oder Aufzüge mit doppelten Tragseilen, aber nur je einer Fahrbahn und einem arbeitenden und einem leer mitlaufenden Zugseil zu bezeichnen ist. Beide Sektionen arbeiten mit nur je einem Wagen im Pendelverkehr. Jeder Wagen ist mit Brems- und Fangvorrichtungen ausgerüstet und faßt 17 Personen. Allerdings ist, wie schon angedeutet und wie weiterhin noch entwickelt werden wird, das geschichtliche Werden dieses Aufzuges mit großer Wahrscheinlichkeit nach einer anderen Richtung hin zu suchen, und zwar fußend auf der Feldmannschen Konstruktion. Erbaut wurde die Anlage von der Firma Pohlig in Köln.

(Fortsetzung folgt.)

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*.) Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst anzubefehlen, daß die Allerhöchste belobende Anerkennung bekannt gegeben werde, für vorzügliche Dienstleistung vor dem Feinde:

dem Oberst des Generalstabes Johann Straub, den Hauptleuten des Generalstabes Josef Fleischer und Ernst Mégay — beide beim Chef des Feldtransportwesens und — Artur Peyrek bei der Feldtransportleitung Krakau; zu verleihen in Anerkennung für vorzügliche Dienstleistung vor dem Feinde das signum laudis am Bande des Militärverdienstkreuzes dem Oberleutnant i. d. R. Dr. Alfred Wenzl.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektorstellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 10. April d. J. im Sinne des § 1 des Anhanges zu den Statuten zu verleihen geruht: die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze als Förderern: dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Aurel Freiherrn von Clauer in Wien, dem Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium Dr. Anton Dauscha in Wien, dem Telegraphenmeister der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft Wilhelm Grohe in Wien, dem Oberstaatsbahnrate Josef Kroupa in Prag, dem Unterbeamten der Nordbahn Johann Palme in Olmütz, dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Sal in Prag, dem Assistenten und Stationschef der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft Karl Salzmann in Achau, dem Bahnmeister der österreichischen Staatsbahnen Emil Schmidt in Grußbach, dem Baurate der niederösterreichischen Landesbahnen Adolf Wenzelburger in Mödling.

Der Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten veranstaltet Dienstag den 15. Juni unter der Leitung des Chormeisters Carl Führich und der Musikkapelle des Konzerthausgartens im Garten des Wiener Konzerthauses, III. Lothringerstraße 20, eine Wohltätigkeits-Liedertafel, welche, wie alle Aufführungen dieses Vereines seit Kriegsbeginn, den Zwecken der Kriegsfürsorge, und zwar diesmal der Beschaffung von Ersatzgliedmaßen gewidmet ist. Zur Aufführung gelangen Chorwerke von Schubert, Curti, Herbeck, Hochreiter, Wohlgemut, Hagen, Weinzierl, Weißenbäck, Kirchl, Engelsberg und Weinwurm. Karten sind erhältlich im Club österr. Eisenbahnbeamten, I. Nibelungengasse 3, bei Kehldorfer, I. Krugerstraße 3, und an der Abendkassa. Im Falle ungünstiger Witterung am 15. Juni findet die Liedertafel am 16. bezw. 17. Juni statt. Beginn der Vorträge der Musikkapelle 7 Uhr, der Chorvorträge 8 Uhr abends.

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

Italienische Staatsbahnen. Am 30. Juni 1913 betrug die Länge des Netzes der Staatsbahnen 13.650 *km*; an rollendem Material waren 5344 Lokomotiven, 10.259 Personen- und 100,118 Güterwagen vorhanden. Das gesamte Betriebsergebnis macht im Betriebsjahre 1912/13 500 Millionen Lire und weist seit 7 Jahren eine Vermehrung um 176 Millionen, im Vergleiche mit 1911/12 dagegen eine solche um 26 Millionen auf. Für Stationsbauten, Adaptierungen und rollendes Material wurden vom 1. Juli 1905 bis 30. Juni 1913 1222 Millionen Lire verausgabt; gegenwärtig sind weitere 500 Millionen investiert. Von 1905 bis heute ist die von den Personenzügen im täglichen Durchschnitte zurückgelegte Strecke von 141.800 auf 197.648 Zugskilometer, jene der Schnell- und Expreßzüge von 52.540 *km* auf 64.540 *km* gestiegen. Beträchtlich war auch die Vermehrung der Schnellzüge mit III. Klasse-Dienst, so daß jetzt auf allen Schnellzugslinien ein oder mehrere Züge mit solchem Dienste verkehren; dadurch sind rasche und billige Reisen nach allen Richtungen und auf der ganzen Halbinsel möglich geworden. Durch die große Vermehrung der Schnell-, Expreß- und beschleunigten Züge haben sich die inländischen und ausländischen Verbindungen intensiver gestaltet. Die internationalen Relationen werden gegenwärtig durch 12 Luxuszüge aufrechterhalten. Bedeutende Erleichterungen des Passagierverkehres sind auch durch die Einstellung direkter Wagen, sowohl im internen als im Auslandsverkehr geschaffen worden. Ausgedehnt wurde auch der Schlafwagendienst, welcher gegenwärtig von 22 Schlafwagen, die täglich 19.000 Wagenkilometer zurücklegen, versehen wird. Außerdem verkehren 29 Speisewagen mit täglich 11.129 Wagenkilometern. Beträchtliche Verbesserungen wurden auch durch die Schaffung neuer Wagentypen bewerkstelligt. Fast alle Züge sind mit Dampfheizung und elektrischer Beleuchtung versehen. Auch der Gütertransport zeigt einen starken Aufschwung. Während im Jahre 1890 bei einer Betriebslänge von 10.600 *km* 16 Millionen *t* Waren befördert wurden, ist der Gütertransport gegenwärtig bei 13.600 Betriebskilometern auf 40,881.000 *t* gestiegen. An Landesprodukten wurden nach dem Auslande in kompletten Güterwagen im Betriebsjahre 1905/06 monatlich im Durchschnitte 1418 Waggons befördert, während dieser Durchschnitt gegenwärtig 3000 Waggons im Monate und 36.000 im Jahre beträgt. Im Inlandverkehr beläuft sich dieser Umsatz auf zirka 60.000 Waggons im Jahre.

Die Verwaltung der Staatsbahnen besorgt auch den Schiffahrtsdienst zwischen Italien und den Inseln Sizilien, Sardinien und Maddalena auf den Linien: Neapel—Palermo, Civitavecchia—Golfo—Aranci und Terranova—Golfo—Aranci—Maddalena. Die Linie Neapel—Palermo wird von 4 Dampfschiffen mit je 3400 *t* Gehalt und 20 Meilen Stundengeschwindigkeit befahren. Auf den beiden anderen Linien verkehren 3 Dampfschiffe mit 200 *t* Gehalt und 15 Meilen Stundengeschwindigkeit. Den Küstendienst versehen zwei kleinere Schiffe.

Anschluß des griechischen Bahnnetzes an die orientalischen Bahnen. Zwischen dem Vertreter der griechischen Regierung und der Gesellschaft Batignollos wurde in Paris ein Vertrag wegen des Ausbaues des Anschlusses von der Eisenbahn Piräeus—Demerli—türkische Grenze an die ehemals türkischen (orientalischen) Bahnen unterzeichnet. Der Anschluß erfolgt von der Station Papapouli nach Ghida oder Topschin. Nach diesem Vertrage verpflichtet sich die Gesellschaft binnen 15 Tagen nach erfolgter Ratifizierung, mit der Trassierung zu beginnen. Doch behält sich die griechische Regierung die Entscheidung darüber vor, ob die Trasse von Ekatherina nach Ghida oder nach Platy gehen soll. Die Linie muß spätestens binnen 18 Monaten nach Beginn der Arbeiten dem Verkehre übergeben werden. Wenn die Linie binnen 12 Monaten festgestellt werden sollte, wird die Gesellschaft eine Gratifikation von 1 Million Francs erhalten. Hingegen sind für Verspätungen, die über die 18monatige Baufrist hinausgehen, entsprechende Vertragsstrafen vorgesehen. Die Linie soll eine Länge von 91 *km* haben. Die Kosten werden auf $7^1/_2$ Millionen veranschlagt. Die Gesamtkosten mit Einschluß der Anschaffung des rollenden Materials werden auf zirka $9^1/_2$ Millionen Francs geschätzt. In dem Vertrage ist die Bedingung aufgenommen, daß die Gesamtkosten den Betrag von 12 Millionen Francs nicht übersteigen dürfen. Ebenso soll auch vereinbart sein, daß nicht Holz, sondern Stahlschwellen Anwendung finden müssen.

Gleichzeitig ist noch ein anderer Vertrag abgeschlossen worden, nach dem die Aktien der Gesellschaft der griechischen Bahnen, welche den Betrieb der Eisenbahn Piräeus—Demerli—türkische Grenze ausübt, in das Eigentum der griechischen Regierung übergehen. Der Betrieb dieser Bahn, welche Griechenland mit Zentraleuropa verbinden wird, erscheint somit verstaatlicht.

BUCHANZEIGEN.

Fremdwörter im Bau- und Eisenbahnwesen mit besonderer Berücksichtigung des österreichischen Amtsgebrauches. Zusammengestellt von Ing. Edmund Granzer, k. k. Oberbaurat. Wien 1915. Preis K 1·20. Herausgegeben vom Verband österreichischer Bauunternehmer, Wien IV., Möllwaldplatz 4.

Gleichlaufend mit unseren eigenen Bestrebungen zur Reinigung unserer deutschen Umgangs- und Amtssprache von allen überflüssigen Fremdwörtern hat der Verfasser unter Mithilfe einer Reihe von Fachmännern des Bau- und Eisenbahnwesens und des Zweigvereines des Allgemeinen deutschen Sprachvereines in Wien eine große Anzahl von Fremdwörtern durch zutreffende deutsche Ersatzwörter erläutert, zusammengestellt.

Vom Eisenbahnwesen sind hauptsächlich die technischen Dienstzweige berücksichtigt, ferner eine Anzahl der von uns in Nr. 29 und 30, Jahrgang 1914, vorgeschlagenen Ersatzwörter aufgenommen. Der Verfasser betrachtet sein Werkchen als einen Vorschlag, dessen Verdeutschungen entweder angenommen oder durch Verbesserungen ersetzt werden mögen. Ganz richtig hebt er in seinem Vorworte hervor, daß eine Verdeutschung der in Gesetzen und Verordnungen enthaltenen Fremdwörter ohneweiters zulässig ist, wenn sie keinen Rechtszweifel zuläßt.

Wir können das Werkchen unseren Berufskreisen nicht genug zu häufigem und unausgesetztem Gebrauche empfehlen. Es muß erreicht werden können, daß der Deutsche, der zum Staunen der Unbefangenen und zum Schrecken seiner offenen und geheimen Feinde eine geradezu unbegrenzte Leistungsfähigkeit entwickelt, auch im Gebrauche seiner Sprache sich nur auf sich selbst stelle und alle die vielen gänzlich überflüssigen, oft sinnlosen und zweckwidrigen Fremdwörter vermeide.

Wir selbst bemühen uns in unserer Zeitschrift, dieses Ziel zu erreichen und werden unsere Bemühungen, auch den anderen Dienstzweigen (insbesondere den nichttechnischen) brauchbare Ersatzwörter zu liefern, demnächst fortsetzen.

Dr. Hilscher.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse in Triest im Jahre 1913. Aus dem Inhaltsverzeichnisse dieses reichhaltigen Berichtes der Handels- und Gewerbekammer in

Digitized by Google

Triest, der vermöge der Bedeutung Triests für Österreich zugleich ein Bild des Wirtschaftslebens innerhalb des ganzen Staates gibt, seien einige wichtige Kapitel angeführt: Entwicklung der Triester Schiffahrtsbewegung im Jahre 1913. Stand der österreichischen Handelsmarine, Entwicklung des Schiffahrtsgewerbes im allgemeinen. Schiffbau, Auswanderer- und Passagierverkehr. Triester Handelsbewegung im Jahre 1913. (Seeverkehr, Eisenbahnverkehr.) Geschäftsgang der einzelnen Handelszweige. Entwicklung des Verkehres mit einzelnen Ländern. Entwicklung der einzelnen Industriezweige.

Über die Stellung Triests im Vergleich mit anderen Welthäfen wird folgendes berichtet: Triest steht hinsichtlich der eingelaufenen Tonnage und des Warenumsatzes an 11. Stelle. Es wird in dieser Hinsicht von nachbenannten 10 Häfen übertroffen: London, Liverpool, Konstantinopel, Antwerpen, Hamburg, Rotterdam, Marseille, Neapel, Genua, Havre. Mit Rücksicht auf die gegenwärtigen kriegerischen Ereignisse dürften folgende im Berichte enthaltene Mitteilungen, die drei uns feindliche Länder betreffen, allgemeines Interesse erwecken. Petroleumindustrie: Sämtliche Roh- und Enderzeugnisse erfreuten sich unausgesetzt einer regen Nachfrage, so daß sie einträgliche Preise erzielen konnten. In vielen Ländern wurden die Verhältnisse für die Verbraucher geradezu bedenklich und dies merkwürdigerweise sogar in Rußland, das, nach Amerika, unter den Erzeugungsländern den zweiten Platz einnimmt. Bei dem besonders im westlichen Gebiete herrschenden Kohlenmangel ist Rußland nämlich gezwungen, sich zur Heizung der Überreste der Petroleumverarbeitung zu bedienen. Die außerordentliche Verteuerung dieser Überreste beeinträchtigt manchen Industriezweig, was die russische Regierung veranlaßte, den für Mineralöl vorgesehenen Eingangszoll vorübergehend außer Kraft zu setzen; so kam es vor, daß Rußland nennenswerte Mengen von flüssigem Brennstoff aus Amerika einführte.

Entwicklung des Verkehres mit einzelnen Ländern. (Frankreich, England.) Der Handelsverkehr mit Frankreich wickelt sich vorwiegend zur See ab. Die Ankünfte aus Frankreich umfaßten 268.542 *q* im Werte von 13·701 Mill. Kronen, die Abfuhren dorthin 28·228 *q* im Werte von 2·615 Mill. Kronen. Der Import aus England über Triest hatte einen Wert von 53·789 Mill. Kronen, der Export einen Wert von 4·170 Mill. Kronen.

Baedeker: Südbayern, Tirol, Salzburg usw. Handbuch für Reisende mit 75 Karten, 18 Plänen und 11 Panoramen. 36. Auflage. 1914. Baedekerverlag.

Auf die vielen Verbesserungen und Ergänzungen dieser neuen Auflage einzugehen, ist unmöglich. Alles, Text, Karten und Pläne sind, wie allbekannt, mustergültig. Es ist daher überflüssig, mehr zu sagen. Sehr angenehm für den Reisenden ist die neuere Einrichtung des Baedeker, daß die Bände in mehrere selbständig geheftete Abteilungen zerlegt werden können.

„Atlas“

Lebens-, Militärdienst- und Renten-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Wien.

In der am 1. Juni a. c. unter dem Vorsitze des Präsidenten Herrn kaiserl. Rates W. H. Lambrecht abgehaltenen

XV. ordentlichen Generalversammlung

wurde der von Herrn Direktor Scheiner verlesene Geschäftsbericht pro 1914 zur Kenntnis genommen.

Die Versicherungssumme betrug am 31. Dezember 1914 15.751 Polizzen übe K 41,117.812 und K 32.094 Jahresrente.

Die Prämieneingänge stellen sich auf K 1,790.303·32.

Die Prämienreserve und die Prämienüberträge belaufen sich auf K 11,608.548·80.

Die Gewährleistungsfonds der Gesellschaft haben die Höhe von K 14,978.525·79 erreicht.

Von dem nach Dotierung des Dividendenfonds der Versicherten im Betrage von K 78.314·80 resultierenden Betriebsüberschusse per K 145.731·39 wurden weitere K 8000·— dem Dividendenfonds der Versicherten überwiesen, K 60.000·— zur Ausschüttung einer 4%igen Dividende an die Aktionäre verwendet, K 44.657·51 diversen Sicherheitsfonds zugeführt und der verbleibende Rest von K 23.293·12 auf neue Rechnung vorgetragen.

Die ausgeschiedenen Verwaltungsräte kaiserl. Rat W. H. Lambrecht und Rentier Eugen Mai wurden wieder gewählt.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 **Telephon 13530**

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten, 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ Eigene Wintersportanlagen. ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 21115

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art 769 c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.844.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Nebenbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftausströmer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugtrennungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftausströmer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club Österr. Eisenbahnbeamten

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.

No. 13. Wien, den 1. Juli 1915. XXXVIII. Jahrgang.

University Library

INHALT: Clubleitung für das Jahr 1915. — Clubanzeigen. — Tätigkeit des königlichen Materialprüfungsamtes in Berlin-Lichterfelde West. Von Staatsbahnrat Ernst Reitler, Generalsekretär des Internationalen Verbandes für Materialprüfungen der Technik. — Generalinspektor i. R. Gustav Ritter v. Gerstel. † — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Anerkennung der Leistungen unserer Eisenbahntruppen in Galizien. Ertüchtigung, Ernährung und Nachwuchsbeschäftigung des Arbeiterpersonals bei den Eisenbahnen. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów.) — Buchanzeigen: Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. Verkehrswissenschaftliche Vorträge. Große Personenbahnhöfe und Bahnhofsanlagen. Abstellbahnhöfe, Eilgut- und Postanlagen. Regeln für die Anordnung der Geleise und Weichen. Die Instandsetzung alter Eisenbahntunnels. — Clubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Clubleitung für das Jahr 1915.

Präsident:

Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, k. u. k. Geheimer Rat, k. k. Eisenbahnminister a. D.

Vizepräsidenten:

Adolf Janisch, k. k. Staatsbahndirektor-Stellvertreter;
Sektionschef Dr. Franz Ritter v. Schonka, Präsident der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft;
Felix Wilhelm, Oberinspektor der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Schriftführer:

Dr. Karl Hauler, Oberstaatsbahnrat;
Dr. Viktor Leipen, Staatsbahnrat.

Kassier:

Adolf Nowak, Revident der k. k. österr. Staatsbahnen*).

Rechnungsführer:

Hans Schier, Assistent der k. k. österr. Staatsbahnen.

Ausschußräte:

Kaiserl. Rat Oskar Bachrach, Generalagent des österr. Lloyd;
Hofrat Friedrich v. Csatáry, Generaldirektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft;
Dr. Michael Epstein, Bahn-Oberkommissär der k. k. österr. Staatsbahnen;
Kornelius Friesz, k. u. k. Hauptmann im Eisenbahnbureau des Generalstabes;
Dr. Hugo Husserl, Bahnoberkommissär der k. k. österr. Staatsbahnen;
Theodor Kövesdy, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. R.;
Berthold Kriser Oberinspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Hofrat August Ritter v. Loehr, Zentralinspektor und Abteilungsvorstand der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn i. R.;
Dr. Richard Malcher, Bahnkommissär der n.-ö. Landesbahnen;
Rudolf Mansch, Oberinspektor der Reichenberg-Tannwald-Gablonzer Bahn;
Dr. Johann Ritter v. Prunkul, Staatsbahnrat;
Johann Rihošek, k. k. Oberbaurat im Eisenbahnministerium;
Sigismund Rosenberg, Oberrevident im T. A. B. des k. k. Eisenbahnministeriums;
Gustav Sellner, Inspektor im T. A. B. des k. k. Eisenbahnministeriums;
Karl Spitzer, Staatsbahnrat;
Dr. Otto v. Steyrer, k. k. Ministerialkonzipist im Eisenbahnministerium;
Maximilian Taussig, Inspektor im k. k. Eisenbahnministerium.

*) Für die Dauer der Abwesenheit des Herrn Revidenten Adolf Nowak wird die Clubkassa von Herrn Oberinspektor Berthold Kriser verwaltet.

Clubanzeigen.

Laut Beschluß des Ausschußrates vom 18. Mai l. J. wird mit Rücksicht darauf, daß die meisten Clubmitglieder den Sommer über in Wien zu verbleiben veranlaßt sind, von der in der Hausordnung vorgesehenen Schließung der Clubräume an den Nachmittagen der Sonn- und Feiertage der Monate Juli und August für das heurige Jahr abgesehen. Es bleiben somit die Clubräume auch in den Monaten Juli und August täglich — und zwar wenn keine Clubmitglieder anwesend wären, bis 8 Uhr abends, bei Anwesenheit von Clubmitgliedern nach Bedarf — geöffnet.

* * *

Die P. T. Herren Clubmitglieder werden ersucht, allfällige Rang- und Titeländerungen dem Clubsekretariate behufs Richtigstellung der Mitgliedskarten, Adreßschleifen usw. bekanntzugeben.

* * *

Die Zusammenkunft der Clubmitglieder und deren Familien und Gäste findet in den Sommermonaten an jedem Mittwoch bei der Jause des „Eisernen Wehrmann" im Garten des Etablissement Gartenbau (Eingang Weihburggasse 29) zwischen 4 und 7 Uhr nachmittags statt. Daselbst für unseren Club gesonderte Tische, Eintritt frei.

Jause über Bestellung zu mäßigen Preisen.

Tabak und Hülsen zum Zigarettenstopfen stellt das Komitee des Witwen- und Waisenhilfsfonds für die gesamte bewaffnete Macht, zu dessen Gunsten obige Jausen veranstaltet werden, bei. Ein Teil der hergestellten Zigaretten wird dem Genesungsheime für kriegsverletzte Eisenbahner zugeführt werden. Spenden werden dankbarst entgegengenommen.

Digitized by Google

Die Tätigkeit des königlichen Materialprüfungsamtes in Berlin-Lichterfelde West.

Von Staatsbahnrat Ernst Reitler, Generalsekretär des Internationalen Verbandes für Materialprüfungen der Technik.

Viele sehen in der Materialprüfung nur eine Dienerin des geschäftlichen Verkehres, welche Metalle, Zemente, Öl und ähnliche Stoffe im Interesse des Käufers nach vorgeschriebenen Regeln handwerksmäßig prüft. Die Materialprüfung ist aber mehr. Sie ist wohl eine Dienerin, aber in dem hohen Sinne, in welchem Kant die Philosophie als eine Magd der Wissenschaften bezeichnete, denen sie mit der Leuchte vorangeht und sich damit selbst bestrahlt. So leuchtet auch die Materialprüfung der schaffenden Technik auf ihrem Wege voran, indem sie neue Erkenntnisse über die Eigenschaften der Stoffe aus ihren Forschungen hervorholt und sie zur Vervollkommnung der technischen Erzeugnisse und zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Erzeugung nutzbar macht.

Eine der großartigsten Anstalten, in welchen die Materialprüfung nach diesen Richtungen die sorgfältigste Pflege findet, ist das Kgl. Materialprüfungsamt in Lichterfelde, berühmt durch die wissenschaftliche Förderung der Materialprüfung, die der ganzen Welt zugute kommt, und hoch geschätzt als der Berater und Erzieher der deutschen Industrie, der nicht wenig dazu beigetragen hat, den deutschen Erzeugnissen in allen Ländern Anerkennung und Verbreitung zu verschaffen.

Ein gedrängter Jahresbericht*) entrollt die fruchtbare Tätigkeit des Amtes und hält das Interesse des Lesers durch die vielseitigen Aufgaben gefangen, die das Amt innerhalb eines Jahres zu bewältigen hat. Alle technischen Hilfsmittel und wissenschaftlichen Verfahren sieht man da in Dienst gestellt: Von der gewaltigen Prüfmaschine mit einer Kraftäußerung bis zu 3000 *t*, in der die errechnete Tragfähigkeit ganzer Brückenglieder mit der wirklichen verglichen wird, bis zum Mikroskop, das aus dem Feingefüge gebrochener Stahlwellen die bei deren Erzeugung oder Bearbeitung begangenen Fehler herausliest; von Brandproben an Versuchsgebäuden, die die Feuersicherheit ihrer Bauteile erweisen sollen, bis zur chemischen Feststellung von Millionsteln von Gewichtsteilen an Selen in Erzen, deren Verarbeitungsfähigkeit für bestimmte Zwecke gerade durch den Selengehalt stark beeinflußt wird.

Von den 3000 Anträgen, die im Jahre 1913 dem Amt von Seite der Parteien um Untersuchungen gestellt wurden, haben jene in der Gruppe der Metallprüfung und der Prüfung von Baustoffen — Steinen, Zementen, Beton usw. — allein 58.600 Versuchsreihen notwendig gemacht, und zu ihnen kommen noch die Untersuchungen der papier- und textiltechnischen Abteilung, der Abteilung für Metallographie, für allgemeine Chemie und für Ölprüfung. Die meisten sollen den Verbraucher über die Eigenschaft der Stoffe, die für bestimmte Zwecke in Aussicht genommen sind, aufklären oder zur Überwachung der laufenden Herstellung oder der vereinbarungsmäßigen Lieferung dienen. Oder es sollen Neuerungen in Baustoffen oder technischen Verfahren auf ihren Wert geprüft werden. In der Reihe solcher Neuerungen, welche im verflossenen Jahre in Lichterfelde der Musterung unterzogen wurden, finden sich Rohre aus getränktem Papier, welche Blei- und Gasrohre ersetzen sollen und die einen inneren Druck von 250 Atmosphären aushalten und ihre Beständigkeit gegen Alkalien und Säuren erweisen mußten; neuartige Eisenanstriche, die eine Hitze von 700° C vertragen, ein neues vielversprechendes Verfahren zur Verhinderung der Kesselsteinbildung, neue Dichtungsmittel für Beton, Mittel zur Abwehr der Feuchtigkeit im Mauerwerk und neuartige Eisenbetonschwellen mit zähen Asbestoneinlagen zur Aufnahme der Schienenschrauben.

Es sind Fragen aus den entlegensten Gebieten, die in diesem großartigsten Fragekasten der Welt zusammenlaufen und ihre wissenschaftlich begründete Antwort finden. Hier soll das Amt die häufig auftretenden Flecke in gummierten Seidenmänteln aufklären: es verweist auf den alkalischen Straßenstaub als Urheber und gibt damit die Mittel zu ihrer Behebung; es soll aufklären, warum die Wände eines Betonkühlkanals von gipshaltigem Wasser angegriffen werden, während die Sohle widersteht: es findet durch die chemische Untersuchung, daß diese Ungleichheit in dem dichteren und besser abgebundenen, daher widerstandsfähigeren Sohlenmaterial ihren Grund hat: in einem Edelputz, der vom Mauerwerk abgefallen ist, stellt es einen zu großen, den Wasserangriff begünstigenden Tongehalt fest, verweist bei morsch gewordenen Baumwollgeweben auf die Fehler der Appretur, bei mangelnder Lagerbeständigkeit eines Seidenstoffes auf dessen Beschwerung, erklärt das Versagen von Messingrohren durch Kaltbearbeitung und sagt nach kurzen Versuchen das künftige Verhalten eines Oberbauschotters voraus. Aber es gibt auch Fragen, denen gegenüber die Kunst der Materialprüfung heute noch versagt und deren Beantwortung das Amt ablehnen mußte, so z. B. die Frage nach dem ursprünglichen Mischungsverhältnis und der Güte eines Zementes in einem bereits erhärteten Mörtelstück.

Es ist natürlich, daß sich auch die Behörden in allen Zweifeln, die aus Materialfragen hervorgehen, des Amtes bedienen und daß es von der Regierung auch in vielen Fragen als entscheidende Behörde anerkannt wird. Zu den interessantesten Seiten seiner Jahresberichte zählen jene, in denen das Amt im Dienste der Zollbehörden und der Gerichte erscheint. Ein Zollamt erhebt Verdacht gegen ein als „ungefärbt" angegebenes Zephirgarn und siehe da, das Amt zieht aus dem scheinbar ungefärbten Garn ein prächtiges Blau auf Seide ab; dagegen

*) Jahresbericht 1913 (1. April 1913 bis 31. März 1914) des königlichen Materialprüfungsamtes der technischen Hochschule zu Berlin-Lichterfelde West. Sonderabdruck aus den „Mitteilungen" des Amtes 1914, Heft 6 und 8, Verlag von Julius Springer in Berlin.

Digitized by Google

erbringt es den Beweis, daß ein von einer ausländischen Zollbehörde als künstlich gefärbt beanständetes Flaschenglas von schöner grüner Farbe durch keine künstlichen Beisätze gefärbt ist. Die Materialprüfung hat im Dienste der Rechtsprechung ihre ganz besonderen Verdienste, über die, aus der Tätigkeit des Amtes geschöpft, eine ganze Schrift erschienen ist. Die Untersuchung von Papier und Tinte hat wiederholt Urkundenfälschungen ans Licht gebracht und man erfährt mit Staunen, wie weit die Fälschungen im geschäftlichen Verkehre gehen, daß sogar Roßhaar künstlich gefärbt und beschwert wird und daß in Haarmischgarne Menschenhaare statt Kamelhaare eingemischt werden, weil sie angeblich infolge des großen Angebotes in China billiger erhältlich sind.

Eine der wichtigsten Aufgaben des Amtes ist es, an der Aufstellung neuer Prüfungsverfahren und Vorschriften mitzuarbeiten, durch welche die Güte des Materials in verläßlicher Weise festgestellt wird, und ihnen in der Praxis Eingang zu schaffen. Für Weichgummi, dessen Verwendung in den letzten Jahren einen riesenhaften Aufschwung nahm, hat das Amt verläßliche Proben an ringförmigen, nach allen Richtungen streckbaren statt an stabförmigen Stücken ausgearbeitet; es hat an der Aufstellung von Tintennormalien, abgekürzten Untersuchungen für elektrische Isolierstoffe, an Versuchen für einheitliche Vorschriften für Dachpappe und für die Erzeugnisse der Asphaltindustrie, die der Regelung große Schwierigkeiten bereiten, grundlegend mitgewirkt.

Bei seiner Tätigkeit zur Aufstellung einheitlicher Prüfungsverfahren verschiedener Stoffe war das Amt der Rufer im Streite gegen den unlauteren Wettbewerb. Besonders in der Prüfung gefärbter Textilerzeugnisse hat es, nicht ohne Widerspruch mancher Erzeugerkreise, richtunggebend gewirkt, bis seine Bestrebungen durch die von leitenden Körperschaften eingesetzte „Echtheitskommission" belohnt wurden, welche mittelbar zur Absonderung der Qualitätsware von der Flitterware beiträgt und so nur dem Guten die verdiente Anerkennung sichert.

Die ersprießliche Anwendung einheitlicher Prüfungsverfahren setzt aber die Verläßlichkeit der Untersuchungen voraus. Diese Verläßlichkeit der Untersuchungen nicht nur innerhalb des Amtes, sondern auch außerhalb in den zahllosen Versuchsstellen Deutschlands und in der breiten Öffentlichkeit auf eine immer höhere Stufe zu bringen, erkennt das Amt jahraus jahrein als seine „ideale" Forderung. Es gehen aus dem Amte nicht nur fruchtbare Anregungen für den Bau neuer Prüfmaschinen und Werkzeuge hervor, sondern es wirkt auch mit bei der Eichung auswärtiger Maschinen; es stellt Prüfungsanstalten Musterstahlproben zur Kohlenstoffbestimmung und zur Manganbestimmung zur Verfügung als sichere Anhaltspunkte bei diesen schwierigen Untersuchungen; es gibt Kennmarken für Mustertinten heraus und hat die Überwachung bei der Herausgabe eines Mustersandes, der die Ergebnisse der Zementprüfung im ganzen Reiche und auch im Auslande in verläßlicher Weise vergleichbar macht und von dem im verflossenen Jahre allein über 11.000 Säcke amtlich abgenommen wurden.

Die Aufstellung neuer Prüfungsverfahren, also der weitere Ausbau der Materialprüfung setzt neue Kenntnisse der Materialeigenschaften voraus, die nur durch wissenschaftliche Forschung gewonnen werden können. Diese wissenschaftlichen Arbeiten, die hier vielleicht unmittelbarer als in anderen Wissensgebieten an den Versuch anknüpfen, finden im Materialprüfungsamte eine äußerst fruchtbare Pflegestätte. In der großen Anlage für Dauerversuche, die auf Kosten des Reiches eingerichtet ist, und in der die geheimnisvolle „Ermüdung" der Metalle durchforscht wird, hat im verflossenen Jahre die wechselnde Beanspruchung von Stäben die Zahl von 50 Millionen erreicht; im Auftrage der preußischen Regierung oder im Zusammenarbeiten mit maßgebenden Ausschüssen wurden Untersuchungen über Eisenbeton vorgenommen, zehnjährige vergleichende Versuche zwischen Portland- und Eisenportlandzement zum Abschluß gebracht, der chemische Aufbau von Mineralölen geprüft. Das Amt hat dabei aus eigener Schaffenskraft unter vielem anderen die Nachprüfung bestehender Verfahren, Studien über die Wärmeleitfähigkeit feuerfester Steine, über Lagermetalle, über die Zusammensetzung des Portlandzements, über Kerbschlagwirkungen und Eigenspannungen von Metallen in kaltgerecktem Zustande durchgeführt. Man sieht förmlich in die geistige Werkstatt hinein, wenn man in dem Jahresberichte liest, wie die Untersuchungen, die im Auftrag einer Partei gemacht wurden, dem sinnenden Beobachter Anstoß gaben zu weitergehenden wissenschaftlichen und planmäßigen Forschungen. Die Prüfung von Schamottesteinen ließ ein Ansteigen ihrer Festigkeit mit steigender Wärme erkennen, eine Gesetzmäßigkeit, die nun näher verfolgt wird; die Untersuchung von graphitiertem Gußeisen löste Gedanken zur Beantwortung dieser dunklen Frage aus; das Streben, die Untersuchung von Erdwachs und Zeresin auf verläßlichere Grundlagen zu stellen, führte zu neuartigen Anschauungen über die vorweltliche Entstehung fester und flüssiger Kohlenwasserstoffe, und die Versuche mit Ballonstoffen zu neuartigen Beobachtungen über deren Wasserstoff- und Wärmedurchlässigkeit. Die Zahl von 20 größeren Berichten über wissenschaftliche Forschungsergebnisse, die in den „Mitteilungen" des Amtes erschienen und von 88 größeren Veröffentlichungen, die 1913 aus dem Amte insgesamt hervorgingen, kennzeichnen wenigstens den äußeren Umfang seiner wissenschaftlichen Leistungen im Laufe eines Jahres.

Jede Seite des Jahresberichtes zeigt von dem Streben des Amtes, seine Arbeit immer in den Dienst der Öffentlichkeit zu stellen. In den einzelnen Abteilungen werden Kurse für Fachmänner zur Ausbildung in der Materialprüfung abgehalten, die vortreffliche Bücherei und die von vielen Fachleuten bearbeiteten Literaturauszüge stehen der Allgemeinheit zur Verfügung, die im Amt hergestellten wertvollen Lichtbilderplatten werden für Vorträge weggeliehen, und wiederholt werden unentgeltliche Aus-

Digitized by Google

künfte und Ratschläge an Industrielle nach verschiedensten Richtungen, besonders bei Einrichtungen von Untersuchungsanstalten, erteilt. Selbst im gedrängten Jahresbericht findet sich noch Gelegenheit für wichtige Winke und Lehren, indem z. B. bei Anführung der Rostversuche gegen die irrtümliche Anschauung angekämpft wird, daß für die Kesselspeisung das reinste Wasser das beste sei, vor der fälschlichen Bezeichnung der Mauerausschläge als Mauersalpeter namentlich in Liefervorschriften gewarnt und die Wichtigkeit einer richtigen Probeentnahme betont wird.

Für die großen Aufgaben, die das Amt bewältigt, besitzt es auch großartige Mittel. In der Gebäudegruppe von 130 *m* Länge waren im verflossenen Jahre nicht weniger als 55 Arbeits- und Werkzeugmaschinen und 106 Prüfmaschinen in Verwendung. Aber diese großartige Einrichtung wird erst fruchtbar und nützlich durch die Schaffenskraft der Männer, die hier wirken. Unter den 73 akademisch gebildeten Ingenieuren des Amtes begrüßt man eine Reihe weltbekannter Namen, wie: Rudeloff, Heyn, Gary, Holde, Herzberg, Hinrichsen, Memmler, Heermann, Marcusson — und vor allem Martens, des Begründers und langjährigen Direktors dieses Amtes, das in der großartigen Gliederung wie in den wissenschaftlichen Zielen den Stempel seines Geistes trägt. Der vorliegende Jahresbericht über die Tätigkeit des Amtes ist der letzte, der die Unterschrift Martens' zeigt. Wenige Monate nach seinem Erscheinen ist dieser rastlose Forscher zur ewigen Ruhe eingegangen. Sein Name ist auf jedem Blatte im Buche der Materialwissenschaft mit goldenen Lettern eingezeichnet. Aber das größte Werk, das er hinterließ und das rühmlichste Denkmal seiner Größe bleibt das königliche Materialprüfungsamt, in welchem sein Streben verwirklicht wurde, die Materialprüfung der schaffenden Technik dienstbar zu machen, um ihr die vollste Ausnutzung der von der Natur gebotenen Stoffe zu ermöglichen und durch die Verläßlichkeit ihrer Angaben die Rechtlichkeit im geschäftlichen Verkehre zu heben.

Generalinspektor i. R. Gustav Ritter v. Gerstel †.

In der Vorderbrühl ist am 16. Juni nach längerem Leiden der gewesene Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen Gustav R. v. Gerstel im 76. Lebensjahre gestorben. Er war am 11. August 1839 in Brünn geboren, absolvierte die Technische Hochschule und war dann an der Militär-Kriegsschule. Im Jahre 1869 trat er als Offizier in den Heeresverband und brachte es bis zum Hauptmann im Generalstab. Er quittierte dann den Dienst, war bei dem Bau der türkischen Eisenbahnen tätig, später bei der ungarischen Ostbahn und kam 1882 zu den k. k. österreichischen Staatsbahnen. Im Jahre 1897 wurde er als Nachfolger des Freiherrn v. Lilienau an die Spitze der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen berufen, und diese wichtige und verantwortungsvolle Stellung bekleidete der Verblichene durch ein volles Jahrzehnt und er hat mit großer Energie die Beaufsichtigung namentlich der Privatbahnen geführt. In dem noch in Erinnerung stehenden Konflikte mit der Staatseisenbahngesellschaft (damals noch Privateisenbahn) war er für die schärfsten Maßregeln eingetreten. Nachdem ihm schon vorher das Ritterkreuz des Leopolds-Ordens sowie der Orden der Eisernen Krone zweiter Klasse verliehen worden war, verlieh ihm Seine Majestät der Kaiser beim Scheiden aus dem Staatsdienste den Ritterstand mit dem Prädikate v. Ucken. Seit dem Jahre 1876 war R. v. Gerstel mit Therese Freiin v. John vermählt. Zwei Söhne des Verblichenen stehen derzeit im Felde. Gerstel gehörte durch lange Zeit auch unserem Club als tätiges, sehr geschätztes Mitglied an. Durch mehrere Vorträge sowie durch seine Mitwirkung im Ausschußrate hat er sich große Verdienste um den Club erworben. Ehre seinem Andenken!

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*.) Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit allerhöchstem Handschreiben vom 5. Juni 1915 allergnädigst zu verleihen geruht: Das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Leistungen im Eisenbahnkriegsdienste: dem Ministerialrat im Eisenbahnministerium Josef Edlen von Ott und dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Direktor des Zentralwagendirigierungsamtes der Österreichischen Staatsbahnen Leo Karlinski; das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Oberinspektor der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Gabriel Sokolović und dem Baurat im Eisenbahnministerium Johann Kautz; in Anerkennung vorzüglicher Leistungen im Eisenbahnkriegsdienste: dem Oberstaatsbahnrat Franz Schmölzer und dem mit dem Titel eines Kaiserlichen Rates ausgezeichneten Oberinspektor der Österreichischen Staatsbahnen Valentin Bosshardt; das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem Oberinspektor der Österreichischen Staatsbahnen Wenzel Potuczek, dem mit dem Titel eines Kaiserlichen Rates ausgezeichneten Titular-Oberstaatsbahnrat Israel Gruder, dem Staatsbahnrat Moritz Wixel, den Inspektoren der Österreichischen Staatsbahnen Basil Mokranski, Kasimir Jung, Heinrich Moskwa, Viktor Stipek, August Wisgrill, Otto Zoff und Hugo Steinbrecher, den Bahnoberkommissär der Österreichischen Staatsbahnen Siegmund Haas, dem Oberrevidenten der Österreichischen Staatsbahnen Josef Dubsky, dem mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der Österreichischen Staatsbahnen Ferdinand Kačenka, den Oberrevidenten der Österreichischen Staatsbahnen Moses Peiper, Franz Reichard, Ladislaus Kroll und Karl Ritter von Eggenberger sowie dem mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der Österreichischen Staatsbahnen Ludwig Kobylanski; in Anerkennung vor-

*) **Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.**

Digitized by Google

züglicher Leistungen im Eisenbahnkriegsdienste: dem mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleideten Staatsbahnrat Franz Wejda, dem mit dem Titel eines Kaiserlichen Rates ausgezeichneten Inspektor der Österreichischen Staatsbahnen Josef Šeda, dem Inspektor der Österreichischen Staatsbahnen Karl Schollmayer, dem mit dem Titel eines Kaiserlichen Rates ausgezeichneten Inspektor der Österreichischen Staatsbahnen Leopold Schoszberger, den Inspektoren der Österreichischen Staatsbahnen Viktor Beranek und Alfred Langelotz sowie dem Oberrevidenten der Österreichischen Staatsbahnen August Walzel; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: den Revidenten der Österreichischen Staatsbahnen Paul Czech, Eduard Waszkowski, Thaddäus Paciorek und Julian Czupryna, dem Offizial der Österreichischen Staatsbahnen Michael Lipowczan sowie dem Adjunkten der Österreichischen Staatsbahnen Zdislaus Bragglewicz und Wenzel Trzesniowski; das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem Platzmeister der Österreichischen Staatsbahnen Ludwig Gawiak.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 9. Juni 1915 dem mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der Österreichischen Staatsbahnen Joachim Rechter in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 29. Mai d. J. in Anerkennung besonderer Verdienste um die militärische Sanitätspflege im Kriege taxfrei zu verleihen geruht: das Ehrenzeichen zweiter Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: folgenden Funktionären der Wagenwerkstätten Wien-Westbahnhof und Floridsdorf der Österreichischen Staatsbahnen: den Oberstaatsbahnräten Emil Hauff, Vorstand der Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst (Westbahnhof), Felix Kagerer, Vorstand der „Werkstättenleitung Westbahnhof" und Rudolf Seefeldner, Vorstand der „Wagenwerkstätte Floridsdorf"; den Staatsbahnräten Karl Binder, Abteilungsleiter in Floridsdorf, und Ignaz Nadel, Vorstandstellvertreter in Floridsdorf; dem Tit. Staatsbahnrate Theophil Popovici, Abteilungsleiter in Floridsdorf, und dem Inspektor Johann Jakeš, Abteilungsleiter der „Wagenmontierung Westbahnhof"; die silberne Ehrenmedaille vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: dem Maschinenkommissär Moritz Grünhaut (Westbahnhof), dem Revidenten Gottfried Migitsch und dem Adjunkten Kaspar Mucha, beide in Floridsdorf; die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: den Werkmeistern Johann Čichra und Rudolf Krejči, beide im Westbahnhof, Adalbert Pikal und Johann Seidl, beide in Floridsdorf, den Oberwerkmännern Justinian Vallant und Anton Wagner, den Werkmännern Martin Janda und Leander Schönhofer, alle vier im Westbahnhof, den Aufsichtsorganen Samuel Fischer und Josef Hartl sowie den Partieführern Simon Freisinger, Franz Grammel und Franz Pavlovič, alle fünf in Floridsdorf.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 1. Juni d. J. [illegible] vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr [illegible] zu verleihen geruht: Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Inspektor der Österreichischen Staatsbahnen Franz Kautzner sowie den [illegible] der Österreichischen Staatsbahnen Rudolf [illegible] Jung und Moritz Schmid; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten der Österreichischen Staatsbahnen Johann Wagner, [illegible] Winglmayr, Josef Rakowitz, Richard Adler und Karl Thomas; das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Adjunkten der Österreichischen Staatsbahnen Adalbert Kraciproch sowie den Assistenten der Österreichischen Staatsbahnen Eduard Kuhnen, Johann Załuczkowski und Ladislaus Moszoro.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 4. Juni d. J. dem Adjunkten der Österreichischen Staatsbahnen Karl Skodnik in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst zu verleihen: Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem Hafenkapitän der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft Alexander Brecht bei der Feldtransportleitung Nr. 4.

Aus dem Personalstande der k. k. Staatsbahndirektion Linz wurden ausgezeichnet: Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung (Signum laudis): Friedrich Fuchs, Adjunkt, k. k. B.-B.-A. Steyr; Ferdinand Krakowitzer, Bahnkommissär, Direktions-Abteilung II. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Kl. Franz Hochedlinger, Bahnerhaltungsarbeiter, k. k. B.-E.-S. Freistadt; Josef Zippermayr, Assistent, k. k. B.-St.-A. Redl-Zipf. Durch Verleihung des Silbernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Ignaz Novak, Bahnmeister, k. k. B.-E.-S. Ried im Innkreis.

Aus dem Personalstande der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck wurden ausgezeichnet: Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung (Signum laudis): Heinrich Freund, Baukommissär, k. k. B.-E.-S. Saalfelden (inzwischen gefallen); Alexander von Cserny, Assistent, k. k. B.-B.-A. Bischofshofen. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 1. Klasse: Franz Helbock, Matrose, k. k. Schiff.-Insp. Bregenz und Gebhard Huber, Matrose, k. k. Schiff.-Insp. Bregenz.

Aus dem Personalstande der k. k. Staatsbahndirektion Villach wurden ausgezeichnet: durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes 3. Klasse mit der Kriegsdekoration: Dr. Cäsar Ritter von Weyr, Bahnkonzipist in Villach. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung (Signum laudis): Franz Linerth, Bauoberkommissär in Villach; Rudolf Stieglmayr, Assistent in Pontafel. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse: Max Muchitsch, Ar-

Digitized by Google

beiter in Villach; Johann Zelinka, Stationsmeister in Thalheim.

Aus dem Personalstande der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen wurden ausgezeichnet: Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 1. Klasse Peter Zeidler, Assistent, Sandau; Anton Kreil, Stationsarbeiter. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse: Ernst Lewitz, Bremser, Ladowitz; Georg Marschick, Oberbauarbeiter, Mies. Die belobende Anerkennung des k. u. k. Etappen-Oberkommandos erhielt: Max Weisl, Oberrevident, Mies-Kladrau.

Aus dem Personalstande der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft wurden ausgezeichnet: Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes 3. Klasse mit der Kriegsdekoration: Otto Blosch, Rev., Hzltg. Stadlau. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung (Signum laudis): Otto Veletovsky Bauoberkommissär, Dion., Abt. III; Karl Zawodský, Baukommissär, Dion., Abt. III. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Theodor Belz, Bauassistent, Dion., Abt. III. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 1. Klasse: Martin Böck, Arbeiter, B.-St.-A. Süßenbrunn; Leopold Palmetshofer, Arbeiter, B.-B.-A. Wien (St. E. G.); Franz Wenzel, Verschieber, B.-B.-A. Bodenbach (k. k. St.-B.) Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse: Josef Katzor, Bremser, B.-B.-A. Brünn (St.-E.-G.); Franz Oráč, Magazinsarbeiter, B.-B.-A. Brünn (St.-E.-G.); Anton Riedl, Arbeiter, B.-E.-S.Olmütz (St.-E.-G.); Franz Sinor, Arbeiter, Hzltg. Prag (St.-E.-G.). Durch Bekanntgabe der belobenden Anerkennung des k. u. k. Armee-Oberkommandos: Josef Waschina, Lokomotivführer-Anwärter, Hzltg. Stadlau.

Aus dem Personalstande der k. k. Nordwestbahndirektion wurden ausgezeichnet: Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes 3. Klasse mit der Kriegsdekoration: Ernst Christ, Assistent, Bst. Wegstädtl. Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung (Signum laudis): Josef Bušek, Revident, Ba. Josefstadt-Jaroměř; Karl Ditz, Beamtenaspirant, Bst. Sebusein, Karl Leiß, Assistent, Abt. VIII; Oskar Trötscher, Assistent, Abt. I; Rudolf Wenzhöfer, Hilfstechniker, Abt. III. Durch Verleihung der goldenen Tapferkeitsmedaille: Friedrich Bednar, Arbeiter, Ba. Schreckenstein. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Maximilian Ružička, Adjunkt, Abt. III. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 1. Klasse: Karl Frühauf, Lokomotivführer-Anwärter, Hzltg. Iglau; Wenzel Janiček, Assistent, Bst. Skutsch; Josef Kriesche, Lohnheizer, Hzltg. Reichenberg; Richard Schiroky, Stationsmeister, Bst. Chotěboř. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse: Karl Frühauf, Lokomotivführer-Anwärter, Hzltg. Iglau; Wenzel Hradec, Arbeiter, Wstltg. Nimburg; Sigismund Illner, Wagenputzer, Ba. Trautenau; Ladislaus Krátky, Lokomotivführer-Anwärter, Hzltg. Nimburg; Josef Vyšohlid, Assistent, Ba. Wschetat-Přiwor; Franz Witke, Stationsarbeiter, Bst. Schwaden; Wenzel Zaboj, Arbeiter im Fahrdienst, Ba. Iglau. Durch Bekanntgabe der belobenden Anerkennung des k. u. k. Armee-Oberkommandos, bezw. des Kommandos der Balkanstreitkräfte: Ludwig Zachara, Lokomotivführer, Hzltg. Wien N.-W.-Bhf.

Aus dem Personalstande der k. k. Direktion für die Böhmische Nordbahn wurde ausgezeichnet: Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Emil Schönbeck, Kanzleigehilfe, B.-St.-A. Kuttenthal.

Anerkennung der Leistungen unserer Eisenbahntruppen in Galizien. Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Armee-Oberkommandant Feldmarschall Erzherzog Friedrich hat nachstehendes Befehlschreiben erlassen: Die rasche Vorrückung der Armee gegen die San—Dnjestr-Linie ist teilweise der schnellen Wiederherstellung und sofortigen Betriebsaufnahme auf den notdürftig eingerichteten Eisenbahnlinien zu danken. Ich habe mit besonderer Genugtuung wahrgenommen, daß der Betrieb der vom Gegner gründlich zerstörten Bahnen mit dem Vorrücken der Armee gleichen Schritt hielt und daß in der kurzen Zeit von 24 Tagen 757 Bahnkilometer, darunter 227 Kilometer doppelgeleisig, fahrbar gemacht in Betrieb genommen wurden. Die außerordentlichen Verdienste der Eisenbahntruppe um die Herstellung zerstörter Strecken habe ich bereits gewürdigt. Die sonstige Aufnahme des Betriebes ist den mit besonderer Umsicht und Fachkenntnis getroffenen Vorbereitungen und Anordnungen für die Bereitstellung und die Heranbringung von Eisenbahnbediensteten, der Bergungsgüter und aller Betriebsgegenstände zu danken sowie der werktätigen und kraftvollen Unterstützung aller beteiligten Organe und Abteilungen des Feld- und Reservetelegraphen, die sich um die rasche Herstellung der Fernleitungen mit besonderem Eifer bemühten. Das k. k. Eisenbahnministerium, die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen sowie die k. u. k. Militär-Eisenbahn- und Telegraphenbehörden haben sich hiebei besondere Verdienste erworben und hiedurch die Vorrückung der Armee wesentlich gefördert. Ich spreche daher diesen Behörden meine vollste Anerkennung und den Dank im Namen des Allerhöchsten Dienstes aus. Erzherzog Friedrich m. p., Feldmarschall.

Ertüchtigung, Ernährung und Nachwuchsbeschäftigung des Arbeiterpersonals bei den Eisenbahnen. Auf der Jahreshauptversammlung der Vereinigung von höheren technischen Beamten der Staatseisenbahnverwaltung am 5. d. M. im Architektenhause zu Berlin, hielt der durch seine sozialpolitische und namentlich kolonisatorische Tätigkeit bekannte Regierungsbaumeister Metzel, Vorstand des Eisenbahnbetriebsamtes 2 Düsseldorf, einen hochinteressanten Vortrag über die in der Überschrift genannten Gegenstände, der von der stark besuchten Versammlung mit großem Beifall aufgenommen wurde.

Redner hält angesichts des Rückganges der Geburten, der Zunahme der Krankheiten, der wachsenden Degeneration und sozialen Unzufriedenheit des Volkes sowie mit Rücksicht auf den steigenden Arbeitermangel, eine allgemeine Hebung der Arbeiter nicht nur äußerlich, in wirtschaftlicher, gesundheitlicher und körperlicher Hinsicht, sondern auch innerlich in ethischer Beziehung für nötig.

Dies sei unter anderem zu erreichen durch Schaffung eines seßhaften, bodenständigen, gesunden, kräftigen, wirtschaftlich selbständigen, hochstehenden Arbeiterstandes, durch möglichste Anteilgabe an Boden, Schaffung geeigneter Wohnungsverhältnisse, welche die Aufziehung eines zahlreichen, kräftigen Nachwuchses und das Entstehen möglichst vieler wirtschaftlich selbständiger Existenzen gestatten.

Diese müssen auch schweren Krisen gewachsen sein und mithelfen, die Nahrungsversorgung des deutschen Volkes unabhängig vom Auslande zu machen.

Digitized by Google

Es sei ferner darauf Wert zu legen, die Arbeiter möglichst aus ländlichen oder ähnlichen Verhältnissen zu gewinnen und sie in eben solchen Lebensbedingungen zu erhalten.

Die Wertschätzung der körperlichen und der ländlichen Arbeit und das Verständnis dafür sei durch Aufklärung und Gewinnung weitester Kreise der Öffentlichkeit und vor allem durch entsprechende Erziehung der Jugend zu fordern.

Gegenüber der großen sozialen Fürsorge des Staates, welche teilweise dazu beitrage, die Arbeiter unselbständig zu machen, sei denselben die Notwendigkeit der Selbsthilfe und der Übernahme von Pflichten einzuschärfen.

Der Vortragende machte schließlich eine Reihe praktischer Vorschläge, wobei er namentlich auf die in vielen Fällen vorbildliche Tätigkeit der Düsseldorfer Regierung zur Lösung der Ernährungsfrage unseres Volkes einging, und faßte die wichtigsten Ergebnisse seiner Untersuchungen zu folgenden Leitsätzen zusammen:

1. Es ist die Ansiedlung der Arbeiter in Form der weiträumigen Bebauung mit möglichster Bevorzugung des Einfamilien-Eigenhauses und reichlicher Landzugabe, unter möglichster Wahrung des Rentengutsgedankens und unter Ausschluß des Kasernensystems anzustreben.

2. Es ist dringend erforderlich, namentlich bei größeren Um- und Neubauten reichlich Land zur sofortigen oder späteren Verwendung für Ansiedlungszwecke vorzusehen.

3. Die kleinbäuerliche, nebenberufliche Tätigkeit und die Eigenproduktion ist unter dem Gesichtspunkte der körperlichen und geistigen Hebung der Arbeiter und der Unabhängigmachung der Fleischversorgung des deutschen Volkes vom Auslande sowie der Vermehrung der selbständigen Existenzen aufs energischste zu fördern.

4. Die Erhaltung und Kräftigung des deutschen Bauernstandes, als des Erzeugers der besten Arbeitskräfte für die Eisenbahnen und als Quelle und Grundlage der Volkskraft, ist mit allen Kräften zu fördern.

5. Die Eisenbahnen gehören zu den wichtigsten Kolonisationsfaktoren, sie haben als solche die besondere Aufgabe, mit der ländlichen und halbländlichen Ansiedlung der gewerblichen Arbeiter in vorbildlicher Weise vorzugehen, und wenigstens für einen Teil ihres Arbeitsbedarfs, sich einen eigenen, kräftigen, bäuerlichen Nachwuchs heranzuziehen.

6. Es ist von Wichtigkeit, daß auch den in den Großstädten lebenden Eisenbahnarbeitern in irgend einer Form die kleinbäuerliche Betätigung, und zwar nicht nur durch Klein- und Familiengärten, sondern auch durch Förderung des genossenschaftlichen Kleinbetriebes in Umkreis und in der Nähe der Großstädte ermöglicht wird.

7. Allen und besonders den staatlich unterstützten Baugenossenschaften ist möglichst weiträumige Bebauung mit Stall- und Landzugabe und unter möglichster Begünstigung des Einfamilieneigenhauses und der ländlichen oder halbländlichen Ansiedlung zur Pflicht zu machen.

8. Es ist eine Umerziehung des Arbeiterstandes und des ganzen Volkes, besonders durch Aufklärung und Unterweisung der männlichen und weiblichen Jugend in hauswirtschaftlichen und landwirtschaftlichen Dingen in Schule und Fortbildungskursen erforderlich.

9. Zur Förderung der Kleintierzucht sind alle dazu berufenen staatlichen und privaten Organe, namentlich auch die Tierärzte heranzuziehen und alle besonders für den Kleinzüchter geeigneten praktischen Einrichtungen, wie Beratungs- und Versuchsstellen, zum Beispiel für Futter- und Düngemittel, Musterbetriebe u. dgl., aufs wärmste zu unterstützen.

10. Die Schaffung besonderer Organisationen für Kleinsiedlung-, Wirtschafts- und Wohlfahrtszwecke ist wünschenswert.

Der Redner schloß mit dem Wunsche, daß es den Eisenbahnen, die auf so vielen Gebieten unseres Volks- und Wirtschaftslebens bahnbrechend und führend gewirkt haben, auch in Zukunft ohne Zuziehung minderwertiger volksfremder Elemente gelingen möge, eine tüchtige, hochstehende, bodenständige Arbeiterschaft zur Wahrung und Mehrung unserer Volkskraft und Wehrmacht und zur Sicherung der Zukunft unseres Vaterlandes zu erhalten.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów.) In der am 29. Mai 1915 unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Ladislaus Freiherrn von Dirsztay abgehaltenen XXXI. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) wurde beschlossen, von dem Gewinnsaldo des Jahres 1914 per K 415.101·35 für die Einlösung der am 1. Juli 1915 zur Rückzahlung fälligen, pro 1914 verlosten 51 Stück Prioritätsaktien den Betrag von K 20.400 zu verwenden, eine 5% ige Dividende, das ist K 20 per Stück für die Prioritätsaktien und eine $4^3/_4$% ige Dividende, das ist K 19 per Stück für die Stammaktien ab 1. Juli 1915 auszubezahlen.

Die turnusmäßig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Herr Generalsekretär N. Messing und Herr Kommerzialrat Otto von Seybel wurden wiedergewählt. Zu Mitgliedern des Revisionsausschusses wurden die Herren Josef Binder und Alfred Mickerts, zu Ersatzmännern die Herren Direktor Leo Gerö und Prokurist Jacques Schwarz neuerlich berufen. In der konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Herr Ladislaus Freiherr von Dirsztay zum Präsidenten und Herr Otto Freiherr von Czedik zum Vizepräsidenten wiedergewählt.

BUCHANZEIGEN.

Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn. Dieses seit dem Jahre 1860 (demnach seit mehr als 55 Jahren) erscheinende, für Eisenbahn- sowie Geschäftskreise sehr wichtige Buch, ist heute als 41. Jahrgang erschienen und wird mit Rücksicht darauf, daß sein Inhalt nur auf offiziellen Angaben beruht, jedermann, der sich für Eisenbahnbeamte usw. interessiert, wärmstens empfohlen und ist bei allen Buchhandlungen sowie bei der Redaktion Wien, $II/_2$ Nordbahnstraße 50 (k. k. Nordbahndirektion) erhältlich. Das Reinerträgnis wird von der Schriftleitung in selbstloser Weise dem Eisenbahn-Unterstützungsfonds gewidmet, der die Unterstützung der Ärmsten der Armen (nämlich der nicht pensionsberechtigten Witwen und Waisen) zum Zwecke hat. K 36 800 Notenrente und K 2200 bar wurden bisher ihrem Zwecke zugeführt.

Verkehrswissenschaftliche Vorträge. Verlag der deutschen Eisenbahnbeamtenzeitung in Stuttgart. Preis Mk. 2.

Das 365 Seiten starke Heft enthält neun beim neunten Fortbildungskurse des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine in München 1914 gehaltene, durchwegs ausgezeichnete Vorträge, die emsiges Studium aller Fachkreise verdienen. Es sind dies: Deutsche Binnenschiffahrt. Von Ritter Dr. v. Graßmann, k. Ministerialrat, Organi

Digitized by Google

sation und Wirtschaft des Eisenbahnverkehrs. Von Ritter v. Völcker, k. Ministerialrat, Beamtenrecht mit besonderer Berücksichtigung des Unfallfürsorge- und Haftpflichtrechts. Von Dr. Reindl, k. Ministerialrat, Rückblicke auf die Entstehung der Eisenbahnen in den europäischen Ländern. Von Böttinger, k. Oberregierungsrat, Das Wohlfahrtswesen bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen und das Wohnungswesen im Deutschen Reiche. Von G. Wopfner, k. Regierungsrat, Automatische Telephonie. Von Dr. Ing. H. C. Steidle, k. Postrat, Bahnpolizei. Von Dr. Hellmann, k. Eisenbahnassessor, Güterbeförderungswesen. Von Reffler, k. Oberbahnverwalter, Personen- und Gütertarifwesen. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Eisenbahntarifwesens. Frachterstattungen. Von Joseph Hoffmann, k. Bahnverwalter. Das Heft gehört auf den Schreibtisch jedes über das gewöhnliche Tagwerk hinausblickenden Eisenbahnbeamten.

Große Personenbahnhöfe und Bahnhofsanlagen. Abstellbahnhöfe, Eilgut- und Postanlagen. Regeln für die Anordnung der Geleise und Weichen. Von M. Oder. Mit 539 Textfiguren, Sachregister und 15 lithographierten Tafeln. Leipzig und Berlin. Verlag von Wilhelm Engelmann, 1914. Preis Mk. 31, geb. in Halbfranz Mk. 34. Zweite Abteilung des vierten Bandes: „Anordnung der Bahnhöfe“ aus dem fünften Teil des Handbuchs der Ingenieurwissenschaften: „Der Eisenbahnbau“. Herausgegeben von F. Loewe und Dr. Ing. Dr. H. Zimmermann.

Als Goering, dem die erstmalige wissenschaftliche Behandlung der Personenbahnhöfe zu danken ist, vor acht Jahren verschied, hatte er von dem großangelegten Werk über Bahnhöfe für das „Handbuch der Ingenieurwissenschaften“ nur einen kleinen Teil, „Die Zwischen- und Endstationen in Durchgangsform“, diesen allerdings in meisterhafter Weise, beendet. Da trat Oder für ihn ein und es gelang ihm nach mehrjähriger zäher Arbeit die schwierige Aufgabe, auch die großen Personenbahnhöfe und Bahnhofsanlagen in wissenschaftlicher Weise erschöpfend zu behandeln. Unmittelbar bevor dieser 500 Seiten umfassende Band erschien, hatte Cauer sein vortreffliches, knapp gehaltenes Buch über große Personenbahnhöfe herausgegeben, in welchem er von jenen führenden Gesichtspunkten des Bahnhofbaues ausging, die er aus den größten und besten Anlagen in geistreicher Weise herausgeholt hatte. Oder, ein Schüler Goerings und Cauers, rückt durch das vorliegende Werk auf die Höhe beider Meister vor. Er behandelt die großen Personenbahnhöfe ganz im Geiste seines Vorgängers Goering, indem er systematisch die einzelnen Bahnhofsformen an Hand der Forderungen des Betriebes in lehrreichen schematischen Darstellungen vorführt, unter Ausscheidung alles Zufälligen und Unwesentlichen, die wichtigsten Möglichkeiten der Lage und Anordnung ihrer Einzelteile erschöpft und dieser theoretischen Behandlung der möglichen Bahnhofsformen die gut gewählten Beispiele aus der Wirklichkeit anfügt. Die verwickeltsten und größten Anlagen werden durch die mühsam hergestellte schematische Darstellung in übersichtliche Formen aufgelöst und der Betrieb dieser Bahnhöfe in knapper und kritischer Weise besprochen. So wird das Verständnis für die größten Anlagen in gründlichster Weise erschlossen und die Selbständigkeit des Lesers im Lösen ähnlicher Aufgaben, die die Praxis mit stets wechselnden Bedingungen stellt, angebahnt. Ganze Kapitel, wie die Bahnhöfe in vier- und mehrgleisigen Strecken, wie Gemeinschafts- und Grenzbahnhöfe, Geleisanlagen für Güterzugbetrieb auf Trennungs- und Kreuzungsstationen, Umgestaltung bestehender Bahnhöfe und Gruppierung der Bahnhöfe in großen Städten treten in diesem Buch zum erstenmal in geschlossener, systematischer Bearbeitung auf.

Zusammen mit dem vor acht Jahren erschienenen ersten Abschnitt, der neben dem eingangs genannten grundlegenden Teil von Goering, die Verschiebebahnhöfe, die Güter- und Hafenbahnhöfe in Oders trefflicher Behandlung enthält, liegt nun der Band über Bahnhöfe abgeschlossen da, dessen umfangreichste Kapitel über Personenbahnhöfe ihm seine besondere Bedeutung geben und ihn auf Jahrzehnte hinaus zu einem unentbehrlichen Führer im Bahnhofsbau machen. Die Ausstattung des Buches mit seinen zahlreichen Textfiguren und Tafeln steht auf der Höhe seines geistigen Gehaltes.

Oder, der nach langjähriger Tätigkeit im preußischen Staatseisenbahndienst Professor des Eisenbahnbaues an der Technischen Hochschule in Danzig wurde, hat das Erscheinen dieses Werkes nur um wenige Monate überlebt. Er ist kurz nach Beginn des Krieges an einer Lungenentzündung gestorben, die der Rastlose sich bei Mitwirkung an Militärtransporten in Ostpreußen zugezogen. Es war ihm noch vergönnt, den großen Anteil an der Schlagfertigkeit des deutschen Heeres zu sehen, der dem Eisenbahnwesen, dem er in begeisterter Hingebung seine Lebensarbeit gewidmet, zukam. Sein Name wird auf den Ruhmesblättern des deutschen Eisenbahnwesens verzeichnet bleiben.

Reitler.

Die Instandsetzung alter Eisenbahntunnels. Von Dr. Ing. Erich v. Willmann, kgl. Regierungsbaumeister, Dozent für Erd- und Tunnelbau an der kgl. Technischen Hochschule in Aachen. Mit 41 Abbildungen. Leipzig 1913. Verlag von Emanuel Reinicke. Preis Mk. 3.

Dieses äußerst wichtige und schwierige Gebiet, das in der Literatur bisher arg vernachlässigt wurde, findet hier eine auf reichste Erfahrung gestützte Behandlung. In vier Kapiteln, über die Richtlinien für die Instandsetzung der Tunnels, über ihre technische Durchführung und ihre Kosten, wie über die Wirkung bergmännischer Arbeiten auf das Gebirge, ist alles Wesentliche aus diesem Sondergebiet der Praxis niedergelegt. Wie entfernt die Behandlung von allem Schematischen ist und nur auf selbständiger lebendiger Beobachtung beruht, zeigt die Stellung des Verfassers zu der viel umstrittenen Frage der Wasserbekämpfung. Von den verschiedenen Gleichgewichtsverhältnissen im Gebirge vor dem Bau eines Tunnels und nach dessen längerem, mit einer Saugwirkung verbundenem Bestande ausgehend, empfiehlt er auch ein ungleiches Verfahren der Wasserbekämpfung bei neuen und bei alten Tunnels; dort das Zurückstauen des Wassers ins Gebirge, das sich neue Abflußwege suchen muß, hier eine bloße Ableitung des Wassers längs der Gewölbeabdeckung, was durch eine verschiedene Art der Bauausführung erzielt wird. Die bewährte österreichische Praxis des Tunnelbaues gibt diesen Anschauungen des Verfassers recht.

Reitler.

CLUBNACHRICHTEN.

Protokoll über die 38. Generalversammlung des Club österreichischer Eisenbahnbeamten am 15. Juni 1915.

Der Präsident, Exzellenz Dr. Heinrich Ritter v. Wittek eröffnet die Versammlung mit nachstehender Ansprache:

Geehrte Herren!

Laut § 11 der Clubstatuten ist zur Beschlußfähigkeit einer ordentlichen Generalversammlung die Anwesenheit von mindestens einem Zehntel der stimmberechtigten Mitglieder notwendig.

Unser Club zählt gegenwärtig 630 wirkliche Mitglieder. Da die zur Beschlußfähigkeit notwendige Anzahl Clubmitglieder um ½5 Uhr nicht anwesend war, konnte die ordentliche Generalversammlung nicht abgehalten werden. An deren Stelle eröffne ich die bereits in der Einladung vorgesehene außerordentliche Generalversammlung.

Digitized by Google

Ich begrüße die erschienenen Herren auf das herzlichste, und stelle zunächst fest, daß die Einladung zur Generalversammlung an die Clubmitglieder am 1. Juni 1915 ergangen ist und die Mitteilung von der Abhaltung der Generalversammlung an die k. k. Polizeidirektion rechtzeitig, und zwar am 27. Mai 1915 erfolgte.

Ferner habe ich mitzuteilen, daß ihr Ausbleiben entschuldigt haben die Herren: Hofrat v. Csatáry, Oberstaatsbahnrat Dr. Hilscher, Staatsbahnrat Dr. Feldscharek, Bahnkommissär Dr. Malcher.

Ich schreite nunmehr zur Ernennung der Verifikatoren für das Protokoll und bitte die Herren Staatsbahnrat Dr. Honvery und Inspektor Rösner, sich dieser Funktion freundlichst zu unterziehen.

Als im Vorjahre der Krieg ausbrach, haben zahlreiche Vereine ihr Wirken auf Kriegsdauer gänzlich eingestellt. Wir sind diesem Beispiele nicht gefolgt, sondern haben beschlossen, die Tätigkeit unseres Club, wenn auch in etwas gemindertem Maße, fortzuführen. So haben wir die künstlerisch hochstehenden Vergnügungsabende ausfallen lassen und auch unsere Clubversammlungen fanden statt allwöchentlich nur in jeder zweiten Woche statt. Dagegen haben wir uns und unsere neuen Clubräume weitgehend in den Dienst der Kriegsfürsorge gestellt. Ich erinnere nur an die wiederholt besprochenen und geschilderten Donnerstagsabende, durch welche Veranstaltungen wir unseren braven Soldaten namhafte Mengen gestrickter Bekleidungsstücke sowie viele Tausend Zigaretten zukommen lassen und auch den verschiedenen Zweigen der Kriegsfürsorge wiederholt Geldbeträge beisteuern konnten. Bei diesen Veranstaltungen erfreuten uns zahlreiche erstklassige Kunstkräfte mit ihren Darbietungen, und haben diese wöchentlichen Versammlungen zur Pflege und Hebung des geselligen Verkehres in unserem Club ganz besonders beigetragen. Es sei allen jenen, welche bei diesen unseren Abenden in irgend einer Art zum Gelingen dieser Aktion beigetragen haben, unser bester Dank ausgesprochen. Weiter haben wir unsere Räume für Vorträge zugunsten der Kriegsfürsorge unentgeltlich zur Verfügung gestellt, und flossen durch solche namhafte Beträge dem patriotischen Zwecke zu. Endlich haben wir aus dem Clubvermögen bis nun K 4000 Kriegsanleihe gezeichnet. So sind wir in der abgelaufenen Saison trotz des Krieges in beständigem Kontakt geblieben, unser Club hat auch in dieser schweren Zeit seine Aufgabe erfüllt und kann ich nur der Hoffnung Ausdruck geben, daß unser Club auch in Zukunft glücklich gedeihen wird.

Bevor ich in die Tagesordnung eintrete, obliegt mir die schmerzliche Pflicht, des Verlustes zu gedenken, den der Club durch das Ableben einer Anzahl von Mitgliedern im abgelaufenen Jahre erlitten hat.

Ich ersuche den Herrn Schriftführer, die Namen dieser Mitglieder verlesen zu wollen.

Schriftführer Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen liest:

Verstorbene des Jahres 1914. Wilhelm Bauer, Direktor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft; Georg I. Hardy, Ingenieur; Dr. Franz Karl Herteux, Oberstaatsbahnrat der k. k. Nordwestbahndirektion; Rudolf Hlawatschek, Oberrevident der k. k. Direktion für die Linien der St. E. G., Ernst v. Hotze, Zentralinspektor i. R. in Linz; Georg Ptak, Oberrevident der k. k. Nordbahndirektion; Dr. Viktor Rogenhofer (im September 1914 in Serbien auf dem Felde der Ehre gefallen), Bahnkonzipist der k. k. Nordwestbahndirektion; Karl Scheller, Oberinspektor i. R.; Dr. August Schenker-Angerer, kais. Rat; Karl Steinschneider, Oberingenieur i. R.; Dr. Wilhelm Trenschiner, Direktor der Eisenbahnwagen-Leihanstalt.

Präsident: Sie haben aus dieser Verlustliste entnommen, daß uns im verflossenen Jahre eine große Anzahl liebwerter Kollegen durch den Tod entrissen wurde, und werden wir den Verstorbenen ein treues Gedenken bewahren.

Die Herren haben sich zur Ehrung des Andenkens der Verstorbenen von den Sitzen erhoben; Sie werden gestatten, daß diese Trauerkundgebung dem Protokolle der heutigen Versammlung einverleibt werde.

Ich gehe nun zur Tagesordnung über, und zwar zunächst zu Punkt 1: Bericht des Ausschußrates über das Clubjahr 1914.

Hiezu hat sich zum Worte gemeldet Herr Assistent Heyl. Ich erteile ihm das Wort.

Assistent Heyl liest:

Da die Mitglieder bereits seit längerer Zeit im Besitze des gedruckten Jahresberichtes sind, beantrage ich, von dessen Verlesung abzusehen.

Präsident: Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben?

Clubmitglied Inspektor Engl: Ich mache aufmerksam, daß in dem Rechnungsabschlusse des Jahresberichtes die Summe der Einnahmen bei der österreichischen Eisenbahnzeitung nicht K 8259·35, sondern nur K 7759·35 ausmachen.

(Aus den Büchern und der geprüften Originalzusammenstellung wird nachgewiesen, daß die Einnahmen im Annoncenkonto infolge eines Druckfehlers mit nur K 2448·60 ausgewiesen sind, während dieselben tatsächlich K 2948·60 betragen. Auf Grund dieser Aufklärung erklärt Herr Inspektor Engl die Anfrage als erledigt.)

Präsident: Wird sonst gegen den oben gestellten Antrag eine Einwendung erhoben?

(Nach einer Pause): Es ist dies nicht der Fall, daher srscheint der Antrag angenommen und wird von der Vorlesung des Berichtes abgesehen.

Ich möchte aus dem Jahresberichte mit Befriedigung die Erweiterung unserer Clubräume hervorheben und dankbarst jener Herren gedenken, die sich um die Schaffung dieses schönen, behaglichen Clubheimes besonders verdient gemacht haben. In erster Linie danken wir unserem Clubmitglied Architekt Robert Trnik, nach dessen Entwürfen und unter dessen Aufsicht die Ausgestaltung durchgeführt wurde, ferner den Mitgliedern des engeren Wohnungskomitees, und zwar Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen, Revident Adolf Nowak, dem wegen Einrückung an dessen Stelle eingetretenen Assistenten Hans Schier, dem Staatsbahnrat Karl Spitzer, ferner den in das engere Wohnungskomitee berufenen Herren Oberinspektor Berthold Kriser und Oberinspektor Rudolf Mansch. Die Herren haben mit Eifer und Umsicht die Arbeiten geleitet und gefördert, und sich durch ihre von schönem Erfolge gekrönte Mühewaltung unser aller Dank verdient. Ich stelle den Antrag, daß wir den Herren unseren Dank und unsere Anerkennung aussprechen und dies im Protokolle der heutigen Versammlung festgelegt wird.

Wir müssen zugleich der wohlwollenden Förderung dankbarst gedenken, die Sr. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherr v. Forster auch diesen unseren Bestrebungen zuteil werden ließ, an denen Se. Exzellenz reges Interesse bekundete. Desgleichen hat unser geehrter Hausherr Dr. Adolf Weiss Ritter v. Tessbach, der uns in jeder Beziehung auf das zuvorkommendste entgegenkam und bedeutende Herstellungsarbeiten auf seine Rechnung nahm, weiters das Herrenhausmitglied Herr Willy Ginzkey, dem wir die schönen Spannteppiche in den Lesezimmern verdanken, unsere Tätigkeit bezüglich der Ausgestaltung der Clubräume in anerkennenswerter Weise gefördert.

Ich beantrage daher, daß wir auch diesen gütigen Förderern unseren besten Dank aussprechen und im Protokolle zum Ausdrucke bringen.

Weiter möchte ich die Aufmerksamkeit der Herren auf jene Stellen des Jahresberichtes lenken, an denen über die Verwendung der Clubräume und die Tätigkeit des Club für Kriegsfürsorgezwecke berichtet wird. Haben die widrigen Verhältnisse des abgelaufenen Jahres es uns verwehrt, die neuen Räume fröhlicher Geselligkeit zu widmen, so erfüllt es uns wenigstens mit Genugtuung, daß es uns vergönnt war, beizutragen zu dem großen patriotischen Werke der Fürsorge für unsere herrliche Armee und die Leiden jener zu lindern, denen das Schicksal nicht beschieden hat, heil und gesund den Greueln des Krieges zu entkommen. So hat unser Club auch auf einem abseits von seiner normalen Betätigung gelegenen Gebiete Ersprießliches zu leisten getrachtet.

Nun wo wir ein Clubheim besitzen, das auch weitgehenden Ansprüchen genügen dürfte, muß es unsere ernste Sorge sein, dieses Heim auch entsprechend zu erhalten und darin einen freundschaftlichen Verkehr der Clubmitglieder sich entfalten zu lassen.

In erster Linie werden wir trachten müssen, die Anzahl unserer Clubmitglieder zu vermehren und diesbezüglich richte ich an alle Herren die dringende Bitte, in ihren Kreisen hiefür einzutreten. Allerdings ist unter den gegenwärtigen schwierigen Verhältnissen auf einen sofortigen Erfolg nicht zu rechnen, und müssen wir uns mit der Hoffnung trösten, daß mit der Wiederkehr ruhigerer Zeiten auch für unseren Club ein Erstarken der Mitgliederzahl eintreten wird. Bis dahin müssen wir trachten, mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln das Auslangen zu finden, und wir werden es finden, wenn Sparsamkeit am rechten Orte walten wird.

Ich gehe nunmehr zu Punkt 2 der Tagesordnung: „Bericht der Rechnungsrevisoren" über und bitte Herrn Inspektor Hanausek, diesen Bericht zu erstatten.

Inspektor Hanausek liest:

Hochgeehrte Generalversammlung!

Die mit dem Vertrauen der vorjährigen Generalversammlung beehrten Revisoren Herr Inspektor Rössner und meine Wenigkeit haben die Finanzgebarung des Ausschußrates des Club österr. Eisenbahnbeamten einer eingehenden, genauen Prüfung unterzogen, die einzelnen Konti mit den Beilagen verglichen und sind in der erfreulichen Lage, bestätigen zu können, daß die Buchführung und Kassagebarung in der vollkommensten Ordnung und Übersichtlichkeit befunden wurden.

Digitized by Google

Gleichzeitig wurde unsererseits die Gebarung der Administration der „Österr. Eisenbahn-Zeitung", des Geselligkeits-, Exkursions- und Benefizienkomitees sowie die Verwaltung der Sekretariatskassa einer genauen Revision unterzogen und konstatiert, daß die Buchungen mit dem Kassastand vollkommen übereinstimmen, bezw. die Bücher und die Kassa mit der größten Gewissenhaftigkeit geführt wurden.

Es kann von dieser Stelle aus nicht genug betont werden, daß den mit der Führung der Bücher und des Kassawesens betrauten Funktionären sowie dem Herrn Clubsekretär für die besondere Mühewaltung bester Dank und vollste Anerkennung gebühren.

Gestützt auf diese Ausführungen erlauben sich die unterzeichneten Revisoren, den Antrag zu stellen, die geehrte Generalversammlung wolle den Rechnungsabschluß für das Kalenderjahr 1914 genehmigend zur Kenntnis nehmen und dem Ausschußrat das Absolutorium erteilen.

Wien, am 15. Juni 1915.

Die Revisoren:

C. Hanausek. Julius Rössner.

Präsident: Wird zu diesem Antrage das Wort gewünscht?

Ich bitte jene Herren, die dem gestellten Antrage gemäß das Absolutorium erteilen wollen, wodurch zugleich auch der Geschäftsbericht des Ausschußrates zur Kenntnis genommen erscheint, die Hand zu erheben. (Geschieht.)

Ich bitte um die Gegenprobe. (Niemand meldet sich.)

Das Absolutorium ist einstimmig erteilt.

Ich erlaube mir, den Herren Rechnungsrevisoren für ihre Mühewaltung den herzlichsten Dank auszusprechen.

Der nächste Punkt der Tagesordnung ist der Antrag des Ausschußrates auf Abänderung der Statuten.

Zu diesem Antrage sahen wir uns aus mehrfachen Gründen veranlaßt: Wir zählen heute schon eine größere Anzahl von Schiffahrtsbeamten, darunter eine Anzahl von Persönlichkeiten in leitender Stellung zu unseren Clubmitgliedern, und beobachten mit aufrichtiger Genugtuung, daß diese unsere Kollegen treue Anhänger unseres Club sind. Die Ausgestaltung des Titels unseres Club auf „Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten" ist ein selbstverständliches Entgegenkommen für diese unsere Freunde.

Weiters glauben wir dem Fortschritte noch in anderer Richtung Rechnung tragen zu sollen. Heute wo Frauen akademische Bildung genießen, akademische Grade erreichen, in fast allen Zweigen des Erwerbslebens sich betätigen und wie wir in der vergangenen Saison sahen, unsere Damen auch in unserem Club ein hervorragendes Wirken entfalteten, sollen wir fortan die Damen unserer Kreise nicht nur als werte Gäste zulassen, sondern ihnen das Recht einräumen, als außerordentliche Mitglieder in unseren Club einzutreten. Das gleiche gilt von den Familienangehörigen unserer ordentlichen Clubmitglieder. Demgemäß finden Sie in den neuen Satzungen, § 3 bis 5 Bestimmungen beantragt, die den vorerwähnten Gesichtspunkten entsprechen.

Dieselben Gründe, die seinerzeit für die Wiederwählbarkeit des Kassiers maßgebend waren, haben uns bestimmt, die Wiederwählbarkeit der Schriftführer in Antrag zu bringen. Es ist nämlich im Clubinteresse gelegen, daß das Amt des Schriftführers, als desjenigen Funktionärs, der die meisten Konzeptsarbeiten für den Club zu besorgen hat, tunlichst lange von denselben Persönlichkeiten geführt wird. Es ist unleugbar, daß die Verwaltung des Schriftführeramtes durch mehrere Jahre vorteilhaft ist, weil es bei den weitverzweigten Agenden einer längeren Übungszeit bedarf, um die Geschäftsführung zu beherrschen.

Ich ersuche nunmehr den Herrn Schriftführer, den Entwurf der neuen Satzungen zu verlesen.

Schriftführer Dr. Leipen liest:

§ 1. Name und Sitz des Klubs.

Der Klub führt den Namen „Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten" und hat seinen Sitz in Wien.

§ 2. Zweck des Klubs.

Der Klub bezweckt die Vereinigung der österreichischen Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten aller Dienstzweige zur Förderung der fachlichen, geistigen, wirtschaftlichen und Standesinteressen und des geselligen Verkehres seiner Mitglieder.

Dieser Zweck soll insbesondere erreicht werden durch:

a) Einrichtung und Erhaltung eines geeigneten Klubheims, in dem den Mitgliedern nebst fachwissenschaftlichen und volkswirtschaftlichen Zeitschriften auch Tagesblätter und Zeitungen allgemeinen Inhaltes zur Verfügung stehen,

b) Beschaffung und Erhaltung einer Fachbibliothek,

c) Veranstaltung von Vorträgen fachlichen oder allgemein wissenschaftlichen Inhaltes, Vorführung von Neuerungen und Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahn- und Schiffahrtswesens, Besprechung von Standesangelegenheiten, jedoch mit Ausschluß aller politischen, nationalen und konfessionellen Fragen,

d) Ausgabe einer eigenen Klubzeitschrift,

e) Veranstaltung von Vergnügungsabenden, Ausflügen und Reisen,

f) Erwirkung wirtschaftlicher Begünstigungen bei Anschaffung von Bedarfsartikeln, Heilmitteln, in Kuranstalten, Theatern, Konzerten usw.,

g) Veranstaltungen zu Gunsten wohltätiger oder gemeinnütziger Zwecke.

§ 3. Mitglieder des Klubs.

Der Klub besteht aus ordentlichen, außerordentlichen, unterstützenden, Ehrenmitgliedern und Stiftern.

a) Als ordentliche Mitglieder können aufgenommen werden: Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamte des Aktiv- und Ruhestandes,

b) als außerordentliche Mitglieder können aufgenommen werden: Eisenbahn- oder Schiffahrtsbeamtinnen, männliche oder weibliche Familienangehörige der unter a) bezeichneten Beamten und alle jene, die nach ihrem Beruf oder ihrer Lebensstellung geeignet sind, im Interesse des Klubs zu wirken und dessen Zwecke zu unterstützen,

c) unterstützende Mitglieder sind jene, die die Klubzwecke materiell fördern,

d) zu Ehrenmitgliedern (Ehrenpräsidenten) können hervorragende, um den Staat, die Wissenschaft oder den Klub besonders verdiente Persönlichkeiten ernannt werden,

e) Stifter des Vereines wird, wer einen einmaligen Beitrag von K 500 leistet.

§ 4. Aufnahme der Mitglieder.

Die Aufnahme der ordentlichen, außerordentlichen, unterstützenden Mitglieder und der Stifter erfolgt nach Anmeldung durch den Ausschußrat.

Die Ernennung von Ehrenmitgliedern oder Ehrenpräsidenten erfolgt durch die Hauptversammlung über Antrag des Ausschußrates.

§ 5. Rechte der Mitglieder.

Jedes Klubmitglied hat das Recht:

a) die Klubräume und alle Klubeinrichtungen zu benutzen,

b) an allen allgemeinen Klubveranstaltungen teilzunehmen.

c) Anträge zu stellen und sich an den Verhandlungen zu beteiligen.

d) Gäste einzuführen.

Den ordentlichen und Ehrenmitgliedern steht überdies zu die Ausübung:

1. des aktiven und passiven Wahlrechtes,
2. des Stimmrechtes in den Klubversammlungen.

§ 6. Pflichten der Mitglieder.

Jedes Mitglied hat die Pflicht, die Klubzwecke zu fördern, die festgesetzten Beiträge pünktlich zu leisten und die Satzungen, Hausordnung und Bibliotheksordnung zu beachten.

§ 7. Mitgliedbeiträge.

Als Mitgliedbeiträge sind zu leisten:

I. von den ordentlichen Mitgliedern

1. eine einmalige Eintrittsgebühr von K 2 und
2. ein Jahresbeitrag von K 24.

Ordentliche Mitglieder, die ihren Amts- oder Wohnsitz außerhalb Wiens haben, zahlen den halben Mitgliedbeitrag.

II. Von den außerordentlichen Mitgliedern

1. eine einmalige Eintrittsgebühr von K 4; Familienangehörige ordentlicher Mitglieder sind von der Zahlung dieser Gebühr befreit,
2. ein Jahresbeitrag, der für Beamtinnen und Familienangehörige ordentlicher Mitglieder K 12, für alle übrigen K 24 beträgt.

III. Von den unterstützenden Mitgliedern ein Jahresbeitrag von mindestens K 50.

Sämtliche Beiträge sind im Vorhinein fällig, können aber auch in Halbjahrs-, Vierteljahrs- oder Monatsraten entrichtet werden.

Durch einmalige Leistung des fünfzehnfachen Jahresbeitrages erwirbt man die lebenslängliche Mitgliedschaft.

§ 8. Erlöschen der Mitgliedschaft.

Die Mitgliedschaft erlischt:

1. durch freiwilligen Austritt, der nur mit Ablauf des Kalenderjahres und nach vorheriger, bis spätestens 1. Oktober veranlaßter schriftlicher Anzeige, erfolgen kann,

Digitized by Google

2. durch Ausschließung, die vom Ausschußrate verfügt werden kann, wenn das Mitglied seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, insbesondere mit den Beiträgen ein halbes Jahr im Rückstande ist, und trotz zweimaliger Aufforderung die Zahlung nicht leistet,
3. über Beschluß des Schiedsgerichtes wegen ehrwidrigen Verhaltens.

§ 9. Klubleitung.

Die Klubleitung besteht aus:

a) dem Präsidenten,
b) drei Vizepräsidenten,
c) zwei Schriftführern,
d) dem Kassier,
e) 18 Ausschußräten.

Die Wahl dieser Leitungsmitglieder erfolgt in der Hauptversammlung im Wege geheimer Abstimmung mit relativer Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

Die Amtsdauer sämtlicher Leitungsmitglieder währt drei Jahre. Alljährlich scheiden ein Vizepräsident und sechs der unter c) angeführten Ausschußräte aus.

Die Reihenfolge des Austrittes richtet sich nach dem Zeitpunkte der erfolgten Wahl.

Die Mitglieder der Klubleitung sind für das erste auf den Ablauf ihrer Amtsdauer folgende Jahr in derselben Eigenschaft nicht wieder wählbar. Eine Ausnahme besteht nur rücksichtlich des Präsidenten, der Schriftführer und des Kassiers, deren Wiederwählbarkeit keiner zeitlichen Beschränkung unterliegt.

Wenn ein Mitglied der Klubleitung, dessen Amtsdauer noch nicht abgelaufen ist, seitens der Hauptversammlung zu einem anderen Amte berufen wird, so hat letztere Wahl für eine volle dreijährige Amtsdauer zu gelten.

Der Ausschußrat ist berechtigt, an Stelle eines vor Ablauf seiner Amtsdauer ausscheidenden oder zu einem anderen Amte berufenen Leitungsmitgliedes aus den Reihen der Klubmitglieder eine Einberufung vorzunehmen. Allenfalls ist zur Vornahme der Ergänzungswahl eine außerordentliche Hauptversammlung einzuberufen.

Das Ersatzmitglied tritt in bezug auf die Amtsdauer und die Reihenfolge des Austrittes an die Stelle jenes Mitgliedes, dessen Ausscheiden den Anlaß zu der Ersatzwahl gegeben hat und ist nach Ablauf dieser Zeit für einen weiteren dreijährigen Zeitraum in derselben Eigenschaft wiederwählbar. Die Einberufung oder Ergänzungswahl darf jedoch kein solches Mitglied treffen, das für das betreffende Jahr zu dem bezüglichen Amte nicht wählbar war.

Scheidet der Präsident vor Ablauf seiner Amtsdauer aus, so erfolgt keine Ergänzungswahl, sondern eine Neuwahl und wird in diesem Falle die Amtsdauer des Präsidenten bis zur dritten auf diese Neuwahl folgenden ordentlichen Hauptversammlung bemessen.

Der Ausschußrat beschließt die Reihenfolge, in der die Vizepräsidenten zur Ausübung ihres Amtes berufen sein sollen und nimmt alljährlich aus seiner Mitte mit relativer Mehrheit der abgegebenen Stimmen die Wahl der mit der Rechnungsführung zu betrauenden Mitglieder vor.

Der Ausschußrat setzt die Haus-, Geschäfts- und Bibliotheksordnung fest, entscheidet über Geldauslagen, über die Aufnahme von Mitgliedern und über alle Angelegenheiten, die nicht vor die Hauptversammlung gehören oder von ihm in einer Klubversammlung vorgelegt werden. Der Aussschußrat beruft die Hauptversammlung in der satzungsmäßig vorgeschriebenen Weise ein, erstattet dieser den Jahres- und Rechenschaftsbericht und bringt diejenigen Anträge ein, die eine Beschlußfassung der Hauptversammlung erfordern.

Zur Giltigkeit eines Beschlusses in der Ausschußratsitzung ist die Anwesenheit von mindestens acht Mitgliedern erforderlich; die Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit der Anwesenden einschließlich des Vorsitzenden gefaßt.

Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt.

Die Kanzleigeschäfte werden durch Hilfspersonale besorgt, dessen Anstellung und Überwachung dem Ausschußrate zusteht.

Gegenüber Behörden und dritten Personen vertritt den Klub der Präsident und in dessen Verhinderung einer der Vizepräsidenten.

Diese sind auch zur Empfangnahme amtlicher Zustellungen berufen.

Zur rechtsgiltigen Unterfertigung der vom Klub ausgehenden Schriften und Urkunden ist die Unterschrift des Präsidenten oder eines Vizepräsidenten und die Gegenzeichnung eines Schriftführers erforderlich.

§ 10. Klubversammlungen.

Der Klub hält regelmäßige Versammlungen ab, die samt der Tagesordnung den Mitgliedern rechtzeitig in geeigneter Weise angekündigt werden, und bei denen entweder fachliche Erörterungen, Vorträge, Verhandlungen stattfinden oder geschäftliche Angelegenheiten besprochen werden.

Der Klub verhandelt auf Grund einer den Mitgliedern zuzustellenden Geschäftsordnung.

Über Anträge, die der Ausschußrat den Klubversammlungen vorlegt, wird durch einfache Stimmenmehrheit der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder Beschluß gefaßt.

Das gleiche gilt von den in einer Klubversammlung aus der Mitte der Mitglieder gestellten Anträgen, die jedoch erst in der darauffolgenden Klubversammlung zur Abstimmung gelangen.

Zur Giltigkeit eines Beschlusses ist die Anwesenheit von mindestens 40 ordentlichen Klubmitgliedern erforderlich.

Wenn ein Antrag in einer Versammlung wegen Mangel der beschlußfähigen Zahl der stimmberechtigten Anwesenden nicht zur Abstimmung gelangen kann, so ist bezüglich dieses Antrages die nächste Versammlung, ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden, beschlußfähig.

Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt. Der Vorsitzende der Versammlung stimmt nicht mit.

§ 11. Hauptversammlung.

Einmal im Jahre, und zwar in der ersten Jahreshälfte, wird die ordentliche Hauptversammlung des Klubs abgehalten.

Außerordentliche Hauptversammlungen werden nach Bedarf oder über Verlangen von mindestens einem Zehntel der Gesamtzahl der ordentlichen Klubmitglieder durch den Ausschußrat einberufen.

Jede Hauptversammlung muß mindestens 14 Tage vor ihrer Abhaltung in geeigneter Weise unter Angabe der vollen Tagesordnung kundgemacht werden.

Zur Beschlußfähigkeit einer Hauptversammlung ist die Anwesenheit von mindestens einem Zehntel der Gesamtzahl der Klubmitglieder erforderlich.

Wenn eine einberufene Hauptversammlung mangels der satzungsmäßig erforderlichen Anzahl von Mitgliedern nicht abgehalten werden kann, so wird längstens binnen einem Monat eine zweite Versammlung mit der gleichen Tagesordnung einberufen, die dann ohne Rücksicht auf die Zahl der Anwesenden beschlußfähig ist.

Vor die Hauptversammlung gehören die:

a) Entgegennahme und Prüfung des Rechenschafts- und Jahresberichtes,
b) Neuwahl des Ausschußrates,
c) Wahl von drei Rechnungsprüfern und drei Stellvertretern,
d) Ernennung von Ehrenmitgliedern oder Ehrenpräsidenten,
e) Beschlußfassung über Anträge, die seitens des Ausschußrates oder der Mitglieder gebracht werden,
f) Änderung der Satzungen,
g) Entscheidung über Berufungen gegen die Beschlüsse des Schiedsgerichtes,
h) Beschlußfassung wegen der Auflösung des Klubs.

Für die Hauptversammlung bestimmte Anträge der Mitglieder müssen mindestens acht Tage vor der Hauptversammlung bei dem Ausschußrat angemeldet werden.

Die Hauptversammlung faßt ihre Beschlüsse, wenn die Satzungen nicht anderes bestimmen, mit einfacher Stimmenmehrheit.

Die Änderung der Satzungen kann nur mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden Stimmberechtigten beschlossen werden.

§ 12. Auflösung des Klubs.

Die Auflösung des Klubs kann nur beschlossen werden, wenn der Antrag hiezu in einer früheren Klubversammlung gestellt und in der Einladung zur Hauptversammlung ausdrücklich bekanntgegeben worden ist. Hiezu ist die Zustimmung von zwei Drittel der anwesenden Stimmberechtigten notwendig.

In derselben Hauptversammlung ist über die Verwendung des Klubvermögens Beschluß zu fassen.

§ 13. Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen Klubmitgliedern in Klubangelegenheiten werden, sofern sie nicht gütlich beigelegt werden können, durch ein Schiedsgericht erledigt, zu dessen Bildung jede der streitenden Parteien einen Vertreter aus der Zahl der ordentlichen Klubmitglieder und der Klubpräsident einen Dritten als Vorsitzenden zu wählen hat. Das Schiedsgericht faßt seine Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit. Gegen die Beschlüsse des Schiedsgerichtes steht den Parteien die Berufung an die Hauptversammlung zu.

Präsident: Wünscht jemand zu diesen neuen Satzungen das Wort? Es ist dies nicht der Fall.

Ich schreite nunmehr zu Abstimmung, und bemerke, daß nach § 12 der gegenwärtig noch in Geltung stehenden Statuten zur Abänderung derselben die Zustimmung von mindestens zwei Dritteln der anwesenden Stimmberechtigten notwendig ist. Anwesend sind 39 Mitglieder.

Digitized by Google

Ich bitte jene Herren, die mit dem Entwurf unsere neuen Satzungen einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Alle Anwesenden erheben die Hand.)

Ich bitte um die Gegenprobe.

Gegen die Abänderung stimmt kein Mitglied, die geänderten Satzungen sind somit einstimmig angenommen.

Die neuen Satzungen werden nunmehr der k. k. Statthalterei zur Genehmigung vorgelegt werden.

Wir kommen nun zu Punkt 4 der Tagesordnung, und zwar zur Wahl des Präsidenten, eines Vizepräsidenten — die Genehmigung der neuen Satzungen durch die k. k. Statthalterei vorausgesetzt — eines Schriftführers, des Kassiers, und von sieben Mitgliedern des Ausschußrates, ferner der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter.

Im heurigen Jahre scheiden im Sinne des § 8 unserer Satzungen infolge Ablaufes der satzungsmäßigen Amtsdauer außer mir noch folgende Herren aus dem Ausschußrate:

der Vizepräsident Regierungsrat Emil Guisolan,
der Schriftführer Dr. Viktor Leipen,
der Kassier Revident Adolf Nowak;

die Ausschußräte:

Oberstleutnant Oberbaurat Emanuel Bittner,
Bahnkonzipist Dr. Rudolf v. Pflichtenheld,
Hofrat Viktor Reiber,
Oberstaatsbahnrat Theodor Freiherr v. Rinaldini,
Oberinspektor Felix Wilhelm;

ferner gelangen das Ausschußratsmandat des Herrn Regierungsrat Siegmund v. Schluet und des Herrn Hofrates Dr. Rudolf Schmitz zur Neubesetzung.

Ich glaube Ihrer Zustimmung sicher zu sein, wenn ich den ausscheidenden Herren für ihre ersprießliche Mitarbeit an der Klubleitung den herzlichen Dank ausspreche.

Zur Durchführung der Wahl bitte ich die ausgefüllten Stimmzettel, und zwar für die Wahl des Präsidenten den roten Stimmzettel, des Vizepräsidenten den grauen, des Schriftführers den grünen, des Kassiers den blauen und der Ausschußräte den weißen Stimmzettel abzugeben.

Zur Vornahme des Skrutiniums schlage ich die Herren Assistent Heyl, Inspektor Rössner, Inspektor Gans und Staatsbahnrat Merlin vor und bitte die Genannten, sich diesem Amte freundlichst zu unterziehen.

Ich unterbreche zur Vornahme der Wahl die Sitzung für kurze Zeit.

Präsident (nach einer Pause, während der die Stimmzettel abgesammelt wurden): Während die Herren das Skrutinium durchführen, wollen wir zu der im selben Punkte der Tagesordnung vorgesehenen Wahl der Rechnungsprüfer und deren Stellvertreter schreiten. Zum Worte hat sich gemeldet Herr Staatsbahnrat Dr. Honvery.

Ich erteile ihm das Wort.

Staatsbahnrat Dr. Honvery:

Geehrte Generalversammlung!

Ich erlaube mir den Antrag zu stellen, die Herren Inspektor Karl Hanausek, Oberingenieur Otto Kulka und Inspektor Julius Rössner zu Rechnungsprüfern, die Herren Assistent Eduard Heyl, Oberinspektor Josef Schlüsselberger und Oberstaatsbahnrat Dr. Max Wolf zu deren Stellvertretern per acclamationem zu wählen.

Präsident: Wird gegen diesen Antrag eine Einwendung erhoben?

Es ist dies nicht der Fall, ich gebe dem Antrage statt und bitte jene Herren, die mit dem Vorschlage, die genannten Herren per acclamationem zu wählen, einverstanden sind, die Hand zu erheben.

Ich bitte um die Gegenprobe.

Die Wahl ist per acclamationem erfolgt und die genannten Herren erscheinen gewählt.

Präsident (nach Eintreffen des Wahlergebnisses): Nach vollzogenem Skrutinium habe ich mitzuteilen, daß 40 giltige Stimmzettel abgegeben worden sind.

Es erscheinen gewählt:

zum Präsidenten: meine Wenigkeit mit . . . . . 39 Stimmen

(Lebhafter, allgemeiner Applaus.)

Präsident: Ich danke den Herren herzlichst für das mir durch die Wiederwahl bewiesene Vertrauen, und werde ich auch künftig bestrebt sein, das Gedeihen unseres Clubs zu fördern.

Ferner erscheinen gewählt:

zum Vizepräsidenten: Oberinspektor Felix Wilhelm mit . . . . . 37 Stimmen
zum Schriftführer: Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen mit . . . . . 33 „
zum Kassier: Revident Adolf Nowak mit . . . . 38 Stimmen
zu Ausschußräten: Bahnoberkommissär Dr. Michael Epstein mit . . . . . 37 „
Oberinspektor Berthold Kriser mit. . . . . 38 „
Bahnkommissär Dr. Richard Malcher mit . . . 38 „
Oberinspektor Rudolf Mansch mit . . . . . 36 „
Staatsbahnrat Dr. Johann Ritter v. Prunkul mit . . . . . 36 „
Oberrevident Sigismund Rosenberg mit . . . 35 „
Ministerialkonzipist Dr. Otto v. Steyrer mit . . 38 „

Ich begrüße die gewählten Herren herzlichst und hoffe im Vereine mit denselben auf ein zielbewußtes, ersprießliches Zusammenarbeiten im Interesse unseres Clubs.

Ich schreite nunmehr zu Punkt 5 der Tagesordnung „Beschlußfassung über etwa angemeldete Anträge".

Von den Clubmitgliedern Revident Othmar Bresina und Oberrevident Athanasius Prell ist termingemäß ein Antrag eingelaufen, der vom Ausschußrate behandelt wurde und den zu verlesen ich Herrn Schriftführer ersuche.

Schriftführer Oberstaatsbahnrat Dr. Hauler liest:

Antrag

der Mitglieder Athanasius Prell, Oberrevident der k. k. österr. Staatsbahnen und Othmar Bresina, Revident der k. k. österr. Staatsbahnen zum Punkt 5 der Tagesordnung der am 15. d. M. stattfindenden Generalversammlung des Club österreichischer Eisenbahnbeamten.

„Die löbliche Generalversammlung wolle beschließen: In Anbetracht der außerordentlichen mit der Kriegführung im engsten Zusammenhang stehenden Ereignisse, die — von dem außerordentlich verschärften Dienste ganz abgesehen — auf allen Eisenbahnbeamten ohne Unterschied des Ranges schwer lasten und sich insbesondere dadurch in der unangenehmsten Art bemerkbar machen, daß die Preise der unentbehrlichsten und wichtigsten Lebensmittel und Bedarfsartikel von Tag zu Tag in die Höhe schnellen und gegenwärtig durchschnittlich über 300% erhöht worden sind, ohne daß hiefür den Eisenbahnbeamten irgend eine Kompensation geboten worden wäre, wodurch diese ebenso wie ihre Familien den größten Entbehrungen und der höchsten Not preisgegeben sind, wolle das geehrte Clubpräsidium beauftragt werden, beim hohen k. k. Eisenbahnministerium dahin zu intervenieren, daß der Beamtenschaft der k. k. österreichischen Staatsbahnen eine den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechende Teuerungszulage auf die Kriegsdauer gewährt werde.

Als Anfang dieser Aktion wolle das löbliche Präsidium in Antrag bringen, daß die Pensionsfondsabzüge, Dienstverleihungsgebühren und Quittungsstempel mit rückwirkender Kraft ab 1. Jänner 1915 bis zur Kriegsbeendigung eingestellt werden."

Dr. Hauler: Der Ausschußrat hat im Einvernehmen mit den Herren Antragstellern beschlossen, Ihnen den Antrag in folgender Fassung zur Annahme zu empfehlen: (liest): daß der Eisenbahnbeamtenschaft in einer den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechenden Weise auf Kriegsdauer Hilfe geleistet werde.

Präsident: Sind die Herren mit diesem Antrage einverstanden? (Allseitige Zustimmung.)

Der Antrag ist einstimmig angenommen. Der Ausschußrat wird nun diesem Beschlusse gemäß den Antrag dem hohen k. k. Eisenbahnministerium unterbreiten.

Nachdem die Tagesordnung erschöpft ist, danke ich den Herren für ihr Erscheinen und schließe die Sitzung.

Audienz der Clubleitung bei Sr. Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister. Freitag den 25. Juni d. J. sprach eine Abordnung der Clubleitung, bestehend aus dem Clubpräsidenten Sr. Exzellenz Dr. Heinrich Ritter von Wittek sowie den Schriftführern Oberstaatsbahnrat Dr. Karl Hauler und Staatsbahnrat Dr. Viktor Leipen, bei Sr. Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherrn von Forster vor und überreichte dem Beschlusse der letzten Generalversammlung gemäß den Antrag der Herren Prell und Bresina betreffend Hilfe für die Eisenbahnbeamtenschaft für die Kriegsdauer. Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister empfing die Abordnung in huldvollster Weise, wies darauf hin, wie derselbe schon bisher bestrebt war, durch Bewilligung ausgiebiger Unterstützungskredite dem Personale zu helfen, erwähnte der bereits durchgeführten und noch in Durchführung begriffenen Maßnahmen betreffend die Verproviantierung der Lebensmittelmagazine und erklärte, daß das Eisenbahnministerium Vorsorge getroffen hat, um auch weiterhin helfend einzugreifen. Se. Exzellenz übernahm die Petition, und die wohlwollende Art, wie sich Se. Exzellenz über die Angelegenheit aussprach, erweckte bei den Mitgliedern der Abordnung den Eindruck, daß die vorgebrachte Bitte von Erfolg begleitet sein werde.

Digitized by Google

Konstituierung des Ausschußrates. Bei der am 18. Juni d. J. abgehaltenen Sitzung des Ausschußrates wurde Herr Direktor-Stellvertreter Adolf Janisch zum geschäftsführenden Vizepräsidenten, Herr Assistent Hans Schier zum Rechnungsführer gewählt und die Einteilung der Unterausschüsse vorgenommen. Die Zusammensetzung der Unterausschüsse wird nach Durchführung der Einberufungen aus dem Kreise der Mitglieder veröffentlicht werden.

Spenden für das Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner. Unsere Clubmitglieder, die Herren Oberinspektor Dr. Ludwig Ermenyi, Regierungsrat Franz Schubert und Zentralinspektor Anton Wenzl haben in unserem Clubsekretariat eine Spende von je K 20 zu Gunsten des Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner erlegt, welche Beträge an das k. k. Eisenbahnministerium abgeliefert wurden. Weitere Spenden werden im Clubsekretariate dankbarst entgegengenommen.

Veränderungen im Stande der Mitglieder im II. Vierteljahr 1915. Eingetreten sind die wirklichen Mitglieder: Ludwig Redlich, Großindustrieller in Auspitz, Ingenieur Rudolf Schanzer, Staatsbahnrat; gestorben sind: das Ehrenmitglied Baurat Franz Schmarda, die wirklichen Mitglieder Dr. Wilhelm Großmann, Oberstaatsbahnrat, Hans Kargl, Ministerialrat i. R., Anton Löffler, Oberinspektor i. R., Cyril Mayer, Oberinspektor i. R., Linz. Stand mit Ende Juni 1915: 1 Ehrenmitglied, 630 wirkliche, 50 unterstützende, zusammen 681 Mitglieder.

Druckfehler-Berichtigung. Im diesjährigen Jahresberichte soll im Rechnungsabschluß der österreichischen Eisenbahnzeitung Post Nr. 6 der Einnahmen das Annoncenkonto statt K 2.448·60 richtig K **2.948·60** lauten.

Allgemeine Uniformierungsanstalt
BACK & FEHL
Wien, IX. Elisabethpromenade 23
Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz
Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise
:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::
Telephon 13530 Telephon 13530

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das
Südbahnwerk
Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen
Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978
Vertreter für Österreich-Ungarn:
FRIEDRICH JURANY
Wien, IV. Radeckgasse 3.
Telephon 6681.

Siemens & Halske A.-G.
Wien, III. Apostelgasse 12.
Eisenbahnsicherungsanlagen.
Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.
Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

TROTZ DES KRIEGES
Bad **Pöstyén** offen!
1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten, 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).
Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Schnelldreh-Revolverstahl No 5% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ **Eigene Wintersportanlagen.** ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußisch. Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12936. Telephon 21113

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art 749 c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.468,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.844.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Verwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentans für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Ausgabe und Verlag des Club Eisenbahnbeamten

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

HRL

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

No. 14. Wien, den 15. Juli 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Clubanzeigen — Die Eisenbahnen Serbiens und Montenegros. Von Ing. Hermann R. v. Littrow. — Die Behördeneigenschaft der k. k. Bahnämter. — Verschiedenes: Geheimer Rat Dr. Franz Liharzik †. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Anerkennung und Dank für die ungarischen Eisenbahner im Kriege. Kriegshilfe für Eisenbahner. Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen. — Buchanzeigen: Die Bergstadt. Maschinentechnisches Lexikon. — Clubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Clubanzeigen.

Die Zusammenkunft der Clubmitglieder und deren Familien und Gäste findet in den Sommermonaten an jedem Mittwoch bei der Jause des „Eisernen Wehrmann" im Garten des Etablissement Gartenbau (Eingang Weihburggasse 29) zwischen 4 und 7 Uhr nachmittags statt. Daselbst für unseren Club gesonderte Tische, Eintritt frei. Jause über Bestellung zu mäßigen Preisen.

Tabak und Hülsen zum Zigarettenstopfen stellt das Komitee des Witwen- und Waisenhilfsfonds für die gesamte bewaffnete Macht, zu dessen Gunsten obige Jausen veranstaltet werden, bei. Ein Teil der hergestellten Zigaretten wird dem Genesungsheime für kriegsverletzte Eisenbahner zugeführt werden. Spenden werden dankbarst entgegengenommen.

Die Eisenbahnen Serbiens und Montenegros.

Von Ing. Hermann R. v. Littrow.

Dermalen erscheinen uns die Einrichtungen der Eisenbahnen unserer südöstlichen Feinde weit wichtiger als sonst. Im Folgenden soll daher eine Übersicht des tatsächlich im Betriebe stehenden Netzes gegeben werden, welches sich insbesondere bei den serbischen Staatsbahnen ziemlich wesentlich von den in die Presse vielleicht mit etwas Absicht eingeschmuggelten halbamtlich-serbischen Nachrichten unterscheidet, da weitaus nicht alle Linien, deren Herstellung angeblich beschlossen wurde, in Bau genommen sind und auch bei einzelnen die Bauausführung und Ausrüstung etwas anders ausfiel als der betreffende Skupčinabeschluß lautete.

Das serbische Netz zerfällt in die Hauptlinie Belgrad—Niš—Ristovac(alte türkische Grenze)—Gevgelya (Station der Ottomanbahn Salonik—Mitrovica), in den östlichen Hauptzweig dieser Linie im Nišavatale zur bulgarischen Grenze und in eine Reihe von Nebenbahnen, welche zumeist schmalspurig sind. Um die Beschreibung abzukürzen und übersichtlicher zu machen, wurde folgende Stoffeinteilung gewählt.

A. Die regelspurigen Haupt- und Nebenbahnen der serbischen Staatsbahnen und der in Betrieb oder in Besitz genommenen türkischen Linien;

B. die schmalspurigen Linien der serbischen Staatsbahnen und der serbischen Kreisbahnen und

C. der Fahrpark des gesamten Netzes.

Die Hauptlinie Serbiens beginnt in der Mitte der Savebrücke (in Serbien Kaiserbrücke genannt). Dieser kurze Streckenabschnitt bis zum hochgelegenen Kopfbahnhof Belgrad stand im Betriebe der Ungarischen Staatsbahnen. In Belgrad mündet in diesen Kopfbahnhof die 8·6 *km* lange regelspurige Güterbahn zum Umschlagplatz Sava und zum Schlachthaus in Klanica. Von Belgrad Km. 0·0 Höhe ungefähr 73 *m**) steigt die eingeleisige Hauptlinie mit 5, später mit 8‰ bis zur ersten größeren Station Resnik Km. 14·1. Dort beginnt die Steigung von 10‰ zur Wasserscheide. Für den Bahnbetrieb gilt als solche die Station Ripanj-Tunnel Km. 29·4 h 280 *m*, 3·1 *km* von der Station Ripanj. In die Steigungsstrecke fallen drei Mittelstationen, eine größere eiserne Talübersetzung und die Kreuzungs- und Wasserstation Ripanj Km. 21·3. Es folgt nun an der Wasserscheide der Ripanj-Tunnel (l 1613 *m*), der längste Tunnel Serbiens, und sodann 12‰ anhaltendes Gefälle bis zur Abzweigungs- und Wasserstation Mladenovac Km. 33·1 h 150 *m*. In diesen Abschnitt fallen die Wasserstation Ralja Km. 34·7, eine Brücke, zwei Tunnels von 231 und 559 *m* Länge sowie zwei Mittelstationen.

In Mladenovac (Schmalspurabzweigung daselbst, siehe unter Schmalspurlinien) setzt Gefälle von nur 7‰ ein, welches bis zum Erreichen der Moravaniederung in Velika Plana Km. 90·4 h 109 *m* anhält. Bis hieher ist der Oberbau verstärkt, so daß Lokomotiven von 14 *t* Achsdruck ab Belgrad über diese Bergstrecke verkehren können, während auf den übrigen altserbischen Regelspurbahnen

*) In den weiteren Angaben wird für Kilometer = km für Höhen in Metern und für Längen — m geschrieben.

Digitized by Google

nur 13 *t* Achsdruck zulässig ist. Der Bogenhalbmesser in der erwähnten einzigen Bergstrecke Altserbiens beträgt in der Regel 500 *m*, ausnahmsweise 300 *m*, während im übrigen Regelspurnetz 300 *m* nur ganz ausnahmsweise Anwendung finden. Auf den ehemals türkischen Linien ist dagegen der Halbmesser 300 *m* häufig zu finden. In Velika Plana mündet die 44·4 *km* lange regelspurige nordsüdliche Nebenlinie im Moravatale nach Smederovo (Semendria) a. d. Donau. Diese Nebenlinie hat nur am Anfang und sehr nahe dem Ende Neigungen von 14‰ aufzuweisen, während sie sonst die dem serbischen Regelspurnetz zugrundeliegende Neigung von 5‰ aufweist. Auf der Nebenbahn sind vier Mittelstationen vorhanden, von welchen Ossipaonica Km. 25·9 zugleich Wasserstation ist. Kunstbauten fehlen fast gänzlich. In den Hauptlinien Abschnitt Mladenovac-Velika Plana fallen zwei kleinere und eine größere Mittelstation sowie die Abzweigung nach Smederovo aus Km. 88·4 der freien Strecke. Die Hauptlinie verläuft von Velika Plana Km. 90·4 in der Niederung der vereinigten Morava und deren Zufluß der Bugarska (bulgarische) Morava schwach ansteigend aufwärts, anfangs am rechten Ufer, sodann mit dreimaligem Uferwechsel in leichtem Gelände gegen Südsüdost. Zwischen Stalac und Djunis wird eine Talenge durchfahren. Die leichte Neigung reicht über die frühere Grenze Serbiens bei Ristovac hinaus und zur Wasserscheide Preševo. Von dieser Station folgt dann stärkeres Gefälle besonders ab Kumanovo, bis die Talebene des Vardarflusses in Skoplje (früher Üsküb) Km. 207·5 ab Niš erreicht wird. Ab Skoplje folgt die Trasse dem Vardar durch drei Engpässe, um schließlich die Besitzgrenze gegen die griechische Verwaltung hinter Gjevgelija und die griechische Betriebsgrenze in Gumendje Km. 80·8 ab Salonik der Ottomanbahn Linie Salonik — Mitrovica zu erreichen.

Ab Velika Plana folgen zwei Mittelstationen und sodann die Wasser- und Abzweigestation Lapovo Km. 109·6 h 109 *m*. Hier zweigt nach Westen in das Lepenicatal die 29·2 *km* lange, mit 14‰ ansteigende Nebenbahn nach Kragujevac h 205 *m* (Arsenal Serbiens) ab, welche kurz vor Erreichen dieser Station ein kleines Gegengefälle aufweist. Hinter Lapovo überquert die Hauptbahn auf eisernen Brücken zuerst den Lutomirabach, sodann die Morava selbst mit vier Feldern von je 80 *m* Länge, weiters erreicht sie eine Mittelstation und sodann die Wasserstation Čuprija Km. 148·3 h 120 *m* (Schmalspurabzweigung daselbst siehe unten). Es folgt unmittelbar in Km. 155·2 die Wasserstation Paraćin (Schmalspurabzweigung) eine Mittelstation, die Aushilfswasserstation Čičevac (Schmalspurschleppbahn—Abzweigung) Km. 171·7 und sodann die Hauptstation Stalac (Schmalspurabzweigung) Km. 176·3 h 150. Unmittelbar hinter Stalac tritt die Bahn in einen 223 *m* langen Tunnel und geht sodann bei dem Orte Zerovo auf das linke Moravaufer zurück. Die oft in Zeitschriften erwähnte dritte Schiene von Čuprija bis Stalac, welche die vier in dieses Gebiet einmündenden Schmalspurbahnen verbinden sollte, ist, wie aus der Dienstfahrordnung für den Sommer 1914 klar hervorgeht, nicht vorhanden.

Die Fortsetzung der Hauptlinie bis Niš Km. 243·5 h 189 *m* enthält zwei größere Stationen Djunis und Aleksinac (zugleich Wasserstation) Km. 214·3 sowie vier Mittelstationen. In Niš zweigt in das hier einmündende Nischawatal die 97·6 *km* lange Strecke nach Caribrod in Bulgarien ab, welche bereits in Km. 93·4 die bulgarische Grenze passiert. Diese Linie nimmt von der Hauptbahn, die weiter nach Süden keinen Schnellzugverkehr mehr aufweist, den Orientexpreß- und Konventions-Schnellzug gegen Konstantinopel auf. Dieselbe steigt von Niš bis Pirot mit 5‰ ab dort zur Grenze mit 8‰ und erreicht trotz dieser geringen Neigung die Seehöhe von 660 *m* am Grenzbahnhof auf bulgarischem Gebiet. Erwähnenswert sind auf dieser zweiten Hauptlinie Serbiens die Wasserstationen Šičevo Km. 17·1, Bela Palanka Km. 44·9 und Pirot Km. 72·9, 7 Mittelstationen, 6 Tunnels von der größten Länge von 300 *m*, 4 Brücken über die Nišawa und das an Schutzbauten ober und unter der Linie reiche Nišawa-Defilee Km. 59 bis 67. Die große Hauptlinie steigt von Niš weiter über die alte Grenzstation Ristovac Km. 122·5 ab Niš, h 397 *m* zur Wasserscheide Preševo Km. 148·5 h 460 *m*. In dieser Strecke liegen die Wasserstationen Leskovac Km. 44·0, Džep Km. 76·2 und Vranje Km. 98·0, weiters zehn Mittelstationen und vier kurze Tunnels im Engpaß bei Grdelica Km. 108 bis 110. Bis Kumanovo, wohin eine Verbindung mit Bulgarien geplant war, bleibt die Linie auf der Hochebene, um sodann mit 13 bis 15‰ gegen Aleksandrovo (früher Adjarlar) und dann mit geringerer Neigung nach Skoplje (früher Üsküb) Km. 207·5 h 244 *m* zu fallen.

Die eben genannte Steilrampe, welche fünf kleine Tunnels enthält, wurde im Jahre 1914 fünfmal durch Sprengungen gestört. In Skoplje mündet mittels Militärdreieck, das auch mit Rampen für Geschützverladung versehen ist, die Fortsetzung der Salonik—Skoplje-Bahn in das gewesene Sandschak nach dem Amselfeld und Mitrovica in einer Länge von 119·5 *km* ab Skoplje. Die Trasse dieser Nebenlinie fällt ab Skoplje ein klein wenig zur Vardarbrücke, um dann durch das Defilé von Kačanik Km. 36·3 den Höchstpunkt Ferizovic Km. 54·7 h 573 *m* im Kossovo zu erreichen. Es folgt sodann im Sitnicatale leichtes Gefälle bis zur Endstation Mitrovica am Ibar Km. 119·5 h 505 *m*. Die Nebenlinie enthält acht Stationen und acht Betriebsausweichen, vier weitere solche kamen nicht zur Ausführung. Die Hauptlinie fällt von Skoplje weiter längs des Vardar, den sie viermal überbrückt, zur griechischen Grenze, wobei sie zwischen den Stationen Zeleniko Km. 22·6 ab Skoplje und Veles (ehemals Köprülü) Km. 49·0 den ersten und zwischen Demir Kapija Km. 119·0 und Davidovo Km. 138·8 den zweiten Engpaß durchfährt. Die griechische Grenze liegt zwischen den Stationen Gjevgelija Km. 163·9 und Gumendje Km. 182·3, der serbische Betrieb geht jedoch bis zu letzterer Station. Hinter selber liegt die größte Vardarbrücke, welche im Jahre 1914 zweimal durch Sprengungen beschädigt wurde. Im Engpaß von Demir Kapija wurden im gleichen Jahre fünfmal wirksame Minen gelegt, auch drei

Digitized by Google

weitere Stellen der Linie wurden im gleichen Jahre durch Sprengung beschädigt.

Im Süden Serbiens ist noch das 15 *km* lange Streckenstück Kinali bis Monastir der Linie Salonik—Monastir in serbischem Besitz, dieses Stückchen wird jedoch von Griechenland betrieben. Die Rechtsverhältnisse dieses Streckenabschnittes sowie der Linie Skoplje—Mitrovica und Skoplje—Ristovac sind seit dem serbisch-türkischen Krieg noch nicht geordnet, so daß nicht einmal der Fahrpark feststeht, welcher diesen Abschnitten zugehören sollte, mit Ausnahme von Salonik—Monastir, das einen getrennten Fahrpark besaß und selben behalten hat, da diese Linie ungeteilt in die griechische Inhabung übergegangen ist.

Zu diesen längere Jahre im Betrieb stehenden Regelspurbahnen kam während des Krieges noch die im äußersten Nordosten Serbiens gelegene, etwa 60 *km* lange Linie Prahovo a. d. Donau—Vrazogrnac Zajecar. Diese Bahn war anfänglich von der Skupčina als Schmalspur genehmigt, später wurde dieser Beschluß dahin erweitert,den Unterbau regelspurig herzustellen, weil dieser Abschnitt in die Trasse der von Serbien bevorzugten Donau-Adria-Bahn (sogenannte Nordtrasse) fiel. Schließlich kam die Bahn Ende 1914 regelspurig in feldmäßigen Betrieb, um Zufuhren von der Donau unbelästigt durch unsere Truppen nach Niš und Belgrad bringen zu können. Mit der Herstellung der Bahnlinie verschwand aber größtenteils auch die alte, mit sehr engen Bögen von der belgischen Gesellschaft Industrielle Serbe hergestellte Kohlen-Schleppbahn Radujevac—Vrska Čaka. Diese führte hart am linken (westlichen) Timokufer von dem Kohlenwerke Vrska Čaka über Vrazogrnac und Romanov Most zu dem Kohlenumschlagplatz Radujevac. Dieser Platz galt vielleicht mehr scherzweise als Seehafen Serbiens, weil bis dorthin vor mehr als 30 Jahren einmal ein kleiner norwegischer Seedampfer über die Donaumündung vorgedrungen war.

Auf den serbischen Hauptlinien ist im allgemeinen eine Höchstgeschwindigkeit von 60 *km* in der Stunde gestattet, die letztgelieferten Schnellzugslokomotiven Nr. 121 bis 126 und 151 bis 158 erhielten jedoch Geschwindigkeitsschilder für 90 *km*. Personenzüge verkehren wegen einer älteren Lokomotivbauart, die diesen Dienst derzeit noch mitversieht, mit 55 *km* Grundgeschwindigkeit. Für Güterzüge beträgt die Grundgeschwindigkeit meist 35 *km*, ausnahmsweise 40, bezw. 30 *km* auch auf den ehemals türkischen Linien. Diese Geschwindigkeiten sind naturgemäß auf den Neigungsstrecken noch verringert. Die Bögen spielen hingegen keine Rolle, da sie für die Höchstgeschwindigkeit von 60 *km* mit 300 *m* allerorts ausreichend bemessen sind. Auf der kriegsmäßig eröffneten Donau-Adria-Bahn Teilstrecke und den regelspurigen Nebenbahnen sind die Geschwindigkeiten weit geringer. Überdies verkehren zumeist Lokomotiven, welche in Serbien nur für 30 *km* Höchstgeschwindigkeit zugelassen sind wie die Lokomotiven Nr. 201 bis 216 und 301 bis 304.

Die Stationen der Normalspurbahnen bieten im allgemeinen nur die Möglichkeit, einfache Kreuzungen durchzuführen, mehrfache Kreuzungen sind nur in den Anschlußstationen der Nebenbahnen und in Resnik, **Ripanj, Palanka,** Markovac, Bagrdan, Jagodina, Djunis, **Aleksinac,** Grdelica, **Vranje, Ristovac,** Veles, Gjevgelija und Pirot sowie Bela Palanka möglich. Wasserstationen sind Anfangs-, End- und Anschlußstationen, weiters die fettgedruckten der oben genannten und außerdem noch Čičevac, Leskovac, Džep auf der altserbischen Linie. Die Stationen der Hauptlinie sowie die Abzweigung in der freien Strecke Km. 88·4 nach Smederovo sind durch Flügelsignale o h n e Vorsignale gesichert.

Aus dieser kurzgefaßten Beschreibung der serbischen Regelspurlinien folgt, daß diese im alten Serbien mit Ausnahme des Abschnittes von Belgrad bis ins Moravatal eine außerordentlich günstig gelegene Talbahn darstellen und daß auch die Linie gegen Bulgarien trotz der erstiegenen Seehöhe beneidenswert günstige Bodenverhältnisse aufweist. Weniger günstig liegt die Fortsetzung auf türkischem Gebiet, die aber auch nur e i n e Steilstrecke aufweist. Hingegen ist die Linie nach Monastir eine reine Gebirgsbahn und die Nebenbahn nach Kragujevac auch nicht übermäßig günstig.

Die Hauptlinie soll übrigens für den Güterverkehr durch die bereits in Bauangriff genommene Verbindung Topcider—Ossipaonica verbessert werden, durch welche der Übergang über den Ripanjsattel ausgeschaltet würde.

Eine noch von der Ottomanbahn in Angriff genommene Zweigbahn von Skoplje nach Kalkandelen und Gostivar fällt außerhalb des Rahmens dieser Betrachtung, die sich nur mit dem heutigen Betriebsstande befassen soll.

Die geschilderten günstigen Verhältnisse hemmten neben politischen Gründen insoweit den Weiterbau des Regelspurnetzes, als alle Voranschläge für neue Linien gegenüber den Kosten der bestehenden schwierig und teuer erschienen. Man griff daher anfangs planlos, später mit auch nicht recht feststehenden Absichten auf die Schmalspur. Von diesem jetzt schon ziemlich großen Netz entstand zuerst die Linie von Cuprija nach Senje und Okno Aleksander als Bergwerksbahn mit ursprünglich 75 *cm*, seit 1911 76 *cm* Spurweite. Diese Linie war bestimmt, den serbischen Bahnen billige inländische Kohle zuzuführen, da die ebenfalls inländische von Vrska Čaka per Schiff durch das Eiserne Tor stromaufwärts verschifft werden mußte, wodurch große Vorfrachten aufliefen.

Es folgte dann ebenfalls zu Bahndienstzwecken die Linie Čičevac—Sveti Petar (Spur 76 *cm*), welche zur Schwellenzufuhr dienen sollte und eigentlich, trotzdem sie jetzt öffentlichen Verkehr hat, mit ihren zwei Lokomotiven und zwei Personenwagen III. Klasse doch noch eine Schleppbahn ist. Später wurde die erwähnte Übersicht für ein Schmalspurnetz erstmalig aufgestellt, deren Bauart, trotzdem die Linien alle der Landesgrenze recht fern bleiben, einen Stachel gegen uns hatte, auf den hier nicht näher eingegangen werden soll, da er bereits einmal zu einer Preßfehde zwischen einem serbischen Eisenbahnpolitiker und dem

Digitized by Google

Schreiber dieses geführt hat. Ob das Schmalspurnetz für den Verkehr Serbiens förderlich ausgeführt ist, möge dahingestellt bleiben, weil, wie eingangs bereits erwähnt, die Dreischienenbahn nicht hergestellt wurde und daher heute im Inneren des Landes sieben Umschlagpunkte zwischen Regel- und Schmalspur bestehen, zu welchen bald drei weitere kommen werden. Die Umschlagpunkte, welche wesentliche Güterverzögerungen mitbringen, sind dermalen Mladenovac, Cuprija, Paraćin, Čičevac, Stalac, Vrazogruac und Zaječar, letzterer Ort ohne Schienenverbindung der beiden Spuren.

Bei weiterem Ausbau des Netzes werden natürlich diese Verkehrshemmungspunkte schließlich zu einer Umstaltung in irgendeiner gewiß kostspieligen Form führen müssen.

Die bedeutendste Schmalspurlinie Serbiens ist die in diesem Kriege bereits mehrfach genannte Linie, welche von der normalspurigen Hauptlinie in Mladenovac Km. 53·1 h 150 *m* nach Westen ansteigend abzweigt, eine Wasserscheide bei Selo Banja passiert und in Lazarevac das Kolubaratal erreicht. In diesem fällt sie bis zur Anschlußstation Laikovac Km. 73·9 h 150 *m* an die von Zabrze Km. 0·0 und Obrenovac Km. 3 (beide im Donautale) in der Kolubaraniederung ansteigende Bahn gleicher Spur nach Valjevo Km. 64·425 ab Zabrze Höhe 180 *m* am Zusammenflusse der drei Quellbäche der Kolubara.

Westlich dieser Linie führt die im Privatbetriebe stehende Šabacer Kreisbahn von Loznica Km. 0·0 über Lesnica an den Ausläufern der Cer Planina vorbei durch die getreidereiche Macvaebene nach dem Donauhafen Šabac, zirka 56 *km* lang. Die Fortsetzung dieser vorwiegend ebenen Linie nach dem Badeorte Koviljača und einigen angeblich seit Römerszeiten verlassenen Silberminen bei Krupanj wurde bis nun nicht hergestellt, trotzdem mehrfach deren nahe bevorstehende Bauvollendung gemeldet wurde. Westlich der vereinigten Morava ist nur noch die 164·1 *km* lange Schmalspurlinie zu erwähnen, welche bei Stalac (siehe oben) an der Hauptbahn beginnt und im Tal der serbischen Morava nach Krusevac Km. 14·6 (Schleppgeleise zur Pulverfabrik Obilicevo) Kraljewo Km. 71·8 (Einmündung des Ibartales vom Süden und einer Paßstraße nach Norden gegen Kragujevac, bezw. Arangielovac) vorbei an malerisch gelegenen alten Festungen nach Uzice führt, von wo eine Fortsetzung über Kremna und Mokragora nach Vardište in Bosnien (nördlichste Trasse der Donau-Adria-Bahn) mehrfach geplant wurde. Östlich der Hauptlinie ist, abgesehen von der kurzen Pozarevac-Kreisbahn Dubravica—Pozarevac—Petrovac, über deren Fortsetzung gegen Zaječar über Zagubica Projekte bestehen, nur die Linie Paraćin (siehe oben an der Hauptlinie) über die Črna Reka-Planina nach Zaječar Km. 105 h. 144 *m* im Timokgebiet zu erwähnen. Diese Bahn hat einen Anschluß zu den bedeutenden Kupferwerken von Bor und einen Übergabsbahnhof Vrazogrnce zur Regelspurlinie Prahovo-Zaječar—Knazevac (ausgebaut bis Zaječar). In Vrazogrnce mündet überdies noch das nunmehr noch übrig gebliebene Stück der belgischen Kohlenbahn nach Vrska Čaka. In Zaječar ist kein Anschluß der beiden Bahnen vorhanden, da die Stationen auf verschiedenen Seiten der Stadt liegen. An sonstigen eisenbahnartigen Verkehrsmitteln Serbiens ist noch zu erwähnen, daß an der Strecke Paraćin—Zaječar bis zur Vollendung der Bergstrecke eine Selbstfahrerverbindung Donja—Mutnica—Krivi Vir bestand, daß eine gleiche Verbindung von der Mitrovica-Bahn nach Monastir geplant war, aber vielleicht nicht mehr zur Ausführung gelangen konnte und daß im Westen in der Ponikve Planina bei Bajna Bašta eine Schwebeseilbahn von 10 *km* Länge für Holzbeförderung besteht, die Weltberühmtheit erlangt hat, weil sie bis nun die einzige Schwebebahn ist, die Tunnels aufzuweisen hat. Die Bahn ist von Bleichert, Leipzig erbaut.

An Fahrbetriebsmitteln besitzt Serbien für die Normalspurlinie 12 dreifach gekuppelte Gemischtzuglokomotiven von Hartmann in Chemnitz, Bahn-Nr. 1 bis 12; 4 schwere fünffach gekuppelte Güterzuglokomotiven von Borsig, Berlin, Nr. 21 bis 24, für die Strecke Belgrad—Velika Planina; 2 kleinere dreifach gekuppelte Güterzuglokomotiven von Egestorff, Hannover Nr. 31 bis 32, 28 dreifach gekuppelte Güterzuglokomotiven von Wiener-Neustadt und Weitzer in Arad Nr. 51 bis 78; 9 ebensolche von Hartmann in Chemnitz und der Staatseisenbahngesellschaft in Wien Nr. 81 bis 89; 18 zweifach gekuppelte Personenzuglokomotiven mit Drehgestell von Kessler, Esslingen und anderen Nr. 101 bis 118; 14 schwere Schnellzug lokomotiven von Schwarzkopf, Berlin Nr. 121 bis 126 und 151 bis 158; 4 schwere Personenzugtenderlokomotiven Nr. 251 bis 254 von der böhmisch-mährischen Maschinenfabrik in Prag und 20 leichtere Tenderlokomotiven von Cail in Paris, Henschel-Cassel, Hohenzollern-Düsseldorf, Schwarzkopf-Berlin und Krauss-München Nr. 201 bis 216 und 301 bis 304 sowie 20 Lokomotiven Bauart 1 C von Borsig Berlin Bahn-Nr. 601—620. Es würde den Rahmen dieser skizzenhaften Beschreibung des serbischen Eisenbahnnetzes überschreiten, die Hauptabmessungen*) dieser und der übrigen Lokomotiven Serbiens und Montenegros anzuführen. Hervorgehoben soll jedoch werden, daß die gesamten Lokomotiven kaum in gutem Zustand sein können, weil sie mit Ausnahme von 2 Stück aus Österreich-Ungarn und Deutschland stammen und es daher jetzt schwer möglich ist, für sie Ersatzstücke zu beschaffen, welche die Werkstätte in Niš nicht erzeugen kann. Die Personenwagen für Fernverkehr sind wie die aller Balkanstaaten nach der Seitengangbauart hergestellt, welche trotzdem sie von dem deutschen Ingenieur Heusinger v. Waldegg herstammt, zuerst bei den Ottomanbahnen größere Verbreitung fand.

Der Güterwagenpark ist nach deutschen und österreichisch-ungarischen Mustern hergestellt. Über wieviel Wagen Serbien dermalen verfügt, läßt sich nicht einmal annähernd bestimmen, da eine Vereinbarung über Wagen

*) Eine genaue Beschreibung der serbischen Lokomotivbauarten bringt die Zeitschrift „Die Lokomotive Wien“ in Heft 6 Jahrgang 1915.

Digitized by Google

der Ottomanbahnen nach den Balkankriegen noch nicht getroffen ist.

Die serbischen Schmalspurbahnen besitzen 15 dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven, Bauart Helmholtz Bahn-Nr. 361 bis 375 (weitere 12 gleicher Type haben die beiden Kreisbahnen) und 16 Mallet-Doppellokomotiven teils mit 4, teils mit 6 gekuppelten Achsen Bahn Nr. 391 bis 402 und 501 bis 504 von deutschen und einer belgischen Fabrik geliefert, sowie 3 Lokomotiven-Nr. 351 bis 353 dreifach gekuppelt ohne Laufachse, und eine Hagans-Lokomotive mit 5 Achsen Nr. 381 von Henschel in Cassel. Die Personenwagen der Schmalspurlinien sind ausschließlich zweiachsig mit Mittelgang, Lenkachsen, selbsttätiger Luftsaugebremse und Dampfheizung versehen, fast dieselben Abmessungen und Einrichtungen haben die Güterwagen, von welchen die gedeckten im Notfall auch für Personenbeförderung dienen können.

Die serbischen Regelspurhauptlinien können im Tage ungefähr 20 Zugspaare, die normalspurigen Nebenlinien und die Schmalspurbahnen etwa 10 Zugspaare bewältigen, in Wirklichkeit war ihr Verkehr vor dem Kriege etwa um zwei Fünftel geringer. Auf die erzielten Betriebsergebnisse nach gefahrenen Kilometern der Lokomotiven, Züge und Last- sowie Gütertonnen, bezw. die hiebei vereinnahmten und verausgabten Summen einzugehen, erscheint heute, wo nur der militärische Wert der Bahnen für uns Interesse hat, zwecklos.

Montenegro verfügt nur über eine einzige Eisenbahn, die 42 *km* lange Strecke Bar (Antivari) am gleichnamigen ausgebauten Hafen an der adriatischen Küste nach Vir am Skutarisee. Diese reine Gebirgsbahn von 40‰ Maximalneigung, 30 *m* kleinstem Radius und 75 *cm* Spurweite steigt von Km. 4 an bis zum Scheiteltunnel unter dem Sutormanpaß Km. 20, Tunnellänge 1200 *m*, Seehöhe 640 *m*, fast ununterbrochen mit der Höchstneigung, wobei sogar eine vollständige Schleife ohne Tunnel sehr geschickt eingeschaltet wurde. Während dieser Streckenteil bis Sutorman fast ganz in karstigem Terrain liegt, durchzieht die Linie auf der Seite des Skutarisees eine üppige, hochkultivierte Weinberggegend, bis sie den See, dessen Spiegel nur etwa 12 *m* über dem Meeresspiegel liegt, erreicht. Der Fahrpark besteht aus drei Dampftreibwagen und 7 Lokomotiven, sowie ungefähr 100 Wagen, von welchen jedoch wegen Mangel an Werkstätteneinrichtungen einige schon ganz außer Betrieb gekommen sind. Die kleine Bahn ist wegen der scharfen Neigungen wenig leistungsfähig; in der Regel befördert sie nur ein Zugspaar im Tag und wird den Verkehr auch jetzt auf höchstens 3 bis 4 steigern können, also etwa 120 *t* Fracht und Reisende. Trotzdem ist sie aber für Montenegro von großer Bedeutung, weil sie den einzigen wirklichen Hafen des Landes, der übrigens mit der Bahn unter gemeinsamer Verwaltung steht, mit dem fruchtbaren Inneren verbindet und derart die Möglichkeit aller Art von Zuschub schafft. Im Frieden mußte die Bahn überdies einen großen Teil des Handels der damals noch türkischen Stadt Skutari übernehmen, da die Schiffsverbindung durch die nicht verbaute Bojana zur See Umladungen je nach Wasserstand in Zamrisči oder Oboti und vor der Barre der Bojana erforderte. Übrigens wird auch von der Bahn nach Montenegro und nach Skutari während der Hälfte jedes Jahres mehrmals umgeladen werden, da der Seespiegel soweit sinkt, daß in Virpazar, Skutari und Plavnica mit Benzinbooten ausgeleichtert werden muß. Eine Ergänzung der Bahn bildet die gut verwaltete Dampfschiffahrt am Skutarisee, die aber, da die beiden Maschinisten derselben Österreicher waren, kaum mehr ihre alte Leistungsfähigkeit haben dürfte, weil montenegrinisches Personal zu solchem Dienste sich nicht abrichten läßt und trotz aller erdenklichen Aufsichtsmaßnahmen der italienischen Verwaltung, welche der verstorbene Direktor derselben, Paganini, traf, nie ganz nüchtern in den Dienst zu bringen war.

Die Betriebsmöglichkeiten dieser Bahn kennzeichnet am besten folgender Vorfall, den Schreiber dieses selbst mitgemacht hat. Direktor Paganini war bis etwa Km. 10 beim Zug, schon in Km. 11 hielt der Lokomotivführer in einem tiefen Einschnitt an, wo er ungesehen von seinem Chef eine etwa halbstündige Ausbesserung der Lokomotive ausführte, während der Heizer die Zeit ausnützte, um seinen Rausch etwas durch Schlaf zu vermindern und der Zugführer zum selben Zweck Zigaretten rauchte und an seinem verrosteten Riesenrevolver mit der Kupierzange, die sonst friedlich nebeneinander im Gürtel gesteckt waren, immer denselben Takt schlug. Vielleicht sind dergleichen weinselige Bahnstilleben während der Kriegsfahrordnung einmal jäh durch unsere Flieger unterbrochen worden.

Die Behördeneigenschaft der k. k. Bahnämter.

Wiewohl schon eine Reihe von gerichtlichen Entscheidungen die k. k. Bahnämter und die Ämter der k. k. Staatsbahnen überhaupt als Behörden anerkannt hat, finden sich doch noch immer Landrichter, die die Staatsbahnen als rein private, wirtschaftliche Anstalt des Staates behandeln wollen.

So hatte eine Partei in einem an die k. k. Staatsbahndirektion gerichteten Schreiben folgende Äußerung getan: „Und vom Bahnamte in A .... wird die Sache durch Bösheit so erschwert. Sollte ich vielleicht Trinkgeld gegeben haben?“ Das Bezirksgericht A .... sprach die Angeklagte von der erhobenen Anklage: durch diese Äußerung das k. k. Bahnamt, als eine öffentliche Behörde, namentlich und fälschlich einer bestimmten unehrenhaften Handlung beschuldigt und hiedurch die Übertretung des Art. V des Gesetzes vom 17. Dezember 1862, RGBl. Nr. 8 aus 1863 (§ 488 St.-G.) begangen zu haben — mit folgenden Gründen frei: „Nach Anschauung des Gerichtes kann als öffentliche Behörde nur ein solches Amt des Staates angesehen werden, das bei der Erfüllung der dem Staate zukommenden öffentlich-rechtlichen Aufgaben mitzuwirken hat. Eine solche Mitwirkung kommt aber einem Bahnamte gewiß nicht zu, da es im Betriebe der Staatsbahnen rein wirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen hat.

Es hätte also im vorliegenden Falle der Leiter des Bahnamtes oder auf sein Ersuchen der staatsanwaltschaft-

Digitized by Google

liche Funktionär als sein Vertreter gemäß § 46 St.-P.-O. einen Strafantrag nach §§ 487 ff. St.-G. stellen müssen, die Staatsbahndirektion war dazu nicht berufen. Ein solcher Antrag wurde jedoch nicht gestellt und da das Gericht in der Handlung der Angeklagten eine Übertretung nach Art. V des genannten Gesetzes nicht erblicken konnte, war die Angeklagte mangels des Einschreitens eines gesetzlich berechtigten Anklägers freizusprechen." Das Kreisgericht hat der Berufung des Staatsanwaltes Folge gegeben und die Angeklagte zu K 50 Geldstrafe verurteilt.

Die Begründung führt aus: Die Anschauung des ersten Richters, daß das Bahnamt nicht als eine öffentliche Behörde anzusehen sei, ist rechtsirrtümlich, weil unter dem Begriff „Behörde" eine Amtsstelle zu verstehen ist, mit einem an einem bestimmten Orte dauernd bestellten Amtsorgane, im vorliegenden Falle dem Vorstande des Bahnamtes (siehe Pl.-E. vom 12. Juli 1878, Z. 5574, veröffentlicht unter Nr. 178 der amtlichen Sammlung). Schon das Wort Bahnbetriebsamt läßt erkennen, daß die Personen desselben als eine Behörde anzusehen sind; es ergibt sich dies aber insbesondere aus der Erwägung, daß zu den Aufgaben des Staates die Staatswirtschaft im weitesten Sinne gehört, die insbesondere auch die Sorge für den öffentlichen Verkehr in sich begreift (siehe Pl.-E. vom 10. November 1896, Z. 13014, veröffentlicht unter Nr. 2009 der amtlichen Sammlung).

Es kann deshalb keine Rede davon sein, daß das Einschreiten eines berechtigten Anklägers fehle, weil die gemäß § 495, Abs. 3, und Art. V des Gesetzes vom 17. Dezember 1862, Nr. 8 RGBl. aus 1863, die in den §§ 487 bis 491 St.-G. bestimmten Übertretungen, wenn sie gegen eine öffentliche Behörde gerichtet sind, von amtswegen verfolgt werden müssen und weil in dem Briefe der Angeklagten der Verdacht ausgesprochen wird, daß das Bahnamt oder dessen Vorstand einer Bestechung zugänglich sei, worin der Vorwurf eines Verbrechens, nämlich des Mißbrauches der Amtsgewalt gelegen ist."

Dr. Wilhelm Kowarz.

VERSCHIEDENES.

Geheimer Rat Dr. Franz Liharzik †. Unter außerordentlich starker Beteiligung weitester Kreise wurde am 4. d. M. die Leiche des Geheimen Rates und vormaligen Sektionschefs im Eisenbahnministerium Dr. Franz Liharzik zu Grabe getragen. In der Schottenkirche, in der die feierliche Einsegnung erfolgte, hatten sich außer der Familie eingefunden: Eisenbahnminister Dr. Freiherr von Forster, Minister a. D. Dr. Ritter von Wittek, Sektionschef a. D. Dr. Freiherr von Czedik, Präsident des Technischen Versuchsamtes Dr. Wilhelm Exner, Direktor der Nordbahn Sektionschef Dr. Freiherr von Banhans, die Sektionschefs: Ritter von Solvis, Präsident der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Ritter von Schonka, von Röll und Burger, Präsident der Südbahn Hofrat Ritter von Eger, Staatsbahndirektor Ministerialrat Dr. Kolisko, Direktor der Ostbahn Hofrat Skoda. Die Leitung unseres Club, dem der Verstorbene seit vielen Jahren als eines seiner geschätztesten Mitglieder angehörte, war vertreten durch die Herren: Präsident Exzellenz Dr. Heinrich Ritter von Wittek, Vizepräsident Dr. von Schonka, Schriftführer Dr. Leipen und die Ausschußräte Hofrat v. Csatary und Oberinspektor Kriser. Eine ausführliche Würdigung des Dahingegangenen behalten wir uns vor. Nach der Einsegnung sang der Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten Mendelssohns „Es ist bestimmt in Gottes Rat". Die Leiche wurde zur Beisetzung im Familiengrabe auf den Zentralfriedhof gebracht.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*).

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 1. Juni 1915 in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre allergnädigst zu verleihen geruht: Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Franz Kautzner sowie den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Rudolf Lipa, Adolf Jung und Moritz Schmid; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Johann Wagner, Emmerich Winglmeyr, Josef Rakowitz, Richard Adler und Karl Thomas; das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Adalbert Kręciproch sowie den Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Eduard Kuhnen, Johann Zaluczkowski und Ladislaus Moszoro.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 4. Juni 1915 dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Karl Skodnik in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst zu verleihen: Das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit der Kriegsdekoration taxfrei: in Anerkennung vorzüglicher Leistungen im Eisenbahnkriegsdienste: dem Obersten des Generalstabskorps Emil Kreneis, Chef der Zentraltransportleitung; das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr: dem Verkehrsdirektor-Stellvertreter der k. u. Staatsbahnen Julius v. Horánszky; das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung besonders pflichttreuer Dienstleistung vor dem Feinde: dem Oberinspektor der k. u. Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt Romuald Medanich; in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem Inspektor der k. u. Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt Robert Gordon, dem Direktorstellvertreter der priv. Kaschau-Oderberger Bahn Ludwig v. Samarjay; das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem Bahnoberkommissär Siegmund Haas der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg;

---

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr: dem Oberinspektor der k. u. Staatseisenbahnen Josef Rabl.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 4. Juni 1915 in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde allergnädigst zu verleihen geruht: Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Kommissär der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen, Oberleutnant i. d. Res. des Infanterieregimentes Nr. 66 Ludwig Breyer; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Kommissär, Leutnant i. d. Res. des Infanterieregiments Nr. 32 Nikolaus Kohn und dem Assistenten, Oberleutnant i. d. Res. des Infanterieregiments Nr. 68 Wilhelm Ternbach, beide der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen; das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführer Johann Flajnik und dem Maschinenmeister Franz Schwarzenegger, beide der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen, dem Werkmeister Josef Eisenbeiß und dem Telephonmeister Theodor Summerer, beide der bosnisch-herzegowinischen Forstindustrie Eißler und Ortlieb, Krivajatalbahn; das silberne Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführer-Anwärter Johann Zagovec der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen, dem Partieführer Mujo Mehanović der bosnisch-herzegowinischen Forstindustrie Eißler und Ortlieb, Krivajatalbahn, dem Landmanne Freibauer in Vrtoće (Bezirk Vlasenica) Tosa Mijatović (Vidović).

Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst zu verleihen: das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Eisenbahnkriegsdienste: dem einer Krankheit erlegenen Oberleutnant i. d. Res. Wolfgang Wolkenstein-Rodenegg des Feldjägerbataillons Nr. 1 bei der Zentraltransportleitung.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise in Anerkennung besonderer Verdienste um die militärische Sanitätspflege im Kriege taxfrei zu verleihen geruht mit höchster Entschließung vom 25. Mai d. J.: das Ehrenzeichen II. Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: den Hauptleuten des Generalstabskorps Josef Fleischer und Ernst Mégay, beide zugeteilt dem Etappen-Oberkommando; mit höchster Entschließung vom 19. Juni d. J.: dem Oberstleutnant des Generalstabskorps Gustav Butterweck, Kommandanten der Feldtransportleitung Debreczen, dem Major Ernst Krakowitzer, eingeteilt bei der Zentraltransportleitung, dem Hauptmann des Generalstabskorps Artur Peyrek, Chef der Feldtransportleitung Krakau, Franz Buchar, eingeteilt bei der Feldtransportleitung Nr. 1, Oskar Leitner, eingeteilt bei der Feldtransportleitung Nr. 1, Friedrich Mittermeyer des Infanterieregiments Nr. 12 und Anton Venerandi, Eisenbahnlinien-Kommandanten in Wien-Nordbahnhof.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 20. April d. J. zu verleihen geruht: die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze als Förderern: dem Assistenten der k. k. priv. Südbahngesellschaft Rudolf Boerger in Wien, dem Beamten der Kaschau-Oderberger Bahn Karl Horsinka in Trzynietz, dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Anton Janderka in Prag, dem Assistenten der Nordbahn Ludwig Kleiser in Olmütz, dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Justus Kocian in Prag, dem Assistenten der Nordbahn Anton Kummer in Olmütz, dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Johann Lernet in Melk, dem Oberkondukteur der österreichischen Staatsbahnen Julius Lischka in Oderfurt, dem Kommissär der österreichischen Staatsbahnen Dr. Max Neustadtl in Wien, dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Karl Schlechta Edlen v. Hrochov in Prag, dem Revidenten der Buschtěhrader Eisenbahn Josef Sedlak in Prag, dem Rechnungsrat im Eisenbahnministerium Oskar Straka in Wien, dem Adjunkten der Nordbahn Reinhold Zlamal in Brodek; ferner mit höchster Entschließung vom 11. Mai d. J.: dem Beamten der Nordbahn Ottokar Kremser in Wien, dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Marzell Nistenberger in Gmunden, dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Leopold Schneider in Klosterneuburg, dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Josef v. Wysocki in Wien.

Anerkennung und Dank für die ungarischen Eisenbahner im Kriege. Erzherzog Friedrich hat an die ungarischen Eisenbahnbehörden und Anstalten unter dem 27. v. M. folgendes Schreiben gerichtet: „Die erfolgreiche Kriegführung der Armeen in den Karpathen, wodurch die vollkommene Räumung Ungarns vom Feinde erzielt wurde, ist zum Teil jener hingebungsvollen, treuen und unermüdlichen Pflichterfüllung zu danken, die sowohl die Behörden als auch die Bediensteten der ungarischen Eisenbahnen in dem letzten siebenmonatigen Zeitabschnitte betätigten. Das tatkräftige Zusammenwirken aller Zweige des ausübenden Dienstes, besonders bei der raschen Durchführung der Truppenverschiebungen hat zur Lösung der schwierigen Aufgaben der Armeen in hohem Maße fördernd beigetragen. Die glatte Abwicklung der Truppenverschiebungen wurde auch durch die fachkundige und rasche Ausführung der baulichen Ausgestaltung mehrerer Eisenbahnlinien günstig beeinflußt. Das ungarische Handelsministerium und die ungarische Generalinspektion, die Direktion der ungarischen Staatsbahnen, die Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, die Direktion der Szamostalbahn und die ihnen unterstellten Behörden sowie die k. u. k. Militäreisenbahnbehörden haben sich hiebei hervorragende Verdienste erworben. Ich würdige daher mit besonderer Genugtuung diese Leistungen und spreche allen genannten Behörden für ihre der großen gemeinsamen Sache und dem Vaterland gewidmeten Arbeiten meinen wärmsten Dank aus. Erzherzog Friedrich, Feldmarschall."

Kriegshilfe für Eisenbahner. Der diesen Zweck verfolgende Ausschuß hielt am Mittwoch den 30. Juni unter dem Vorsitze seiner Präsidentin Erzellenz Frau v. Derschatta im Beratungssaale des Eisenbahnministeriums eine Volsitzung ab, in der die Vorsitzende nach herzlichen Begrüßungsworten den namhaften Erfolg hervorhob, welcher zugunsten der durch den Krieg in Notlage geratenen Familien von Staats- und Privatbahnbediensteten durch Vertrieb eines offiziellen Eisenbahnerabzeichens aufgebracht wurde und auf welchen das Komitee mit Stolz zurückblicken kann. Sektionschef Dr. Freiherr v. Röll, der ein kurzgefaßtes Bild von der Tätigkeit des

Digitized by Google

Ausschusses entwarf, zollte zunächst den Schöpfern des Abzeichens, das mit allgemeinem Beifall aufgenommen wurde, den Herren Baurat Hartinger und Oberingenieur Granichstädten, vollste Anerkennung und betonte, daß die Einmütigkeit der Eisenbahner einen geradezu überraschenden Erfolg gezeitigt hat. Es wurden insgesamt 160.825 Stück Abzeichen zu 60 h, 9848 silberne Nadeln zu K 2 und 5232 Komiteeabzeichen zu K 3 erzeugt und bis auf einen unbedeutenden Rest verkauft. Bisher hat der Ausschuß bei der Postsparkasse ein Guthaben von K 84.385 und steuerfrei $5^1/_2$prozentige österreichische Kriegsanleihe von K 10.000, deren Anschaffung K 9530 erforderte. Diese zu jenem Guthaben gerechnet, ergibt einen Stand von K 93.915. Hiezu kommt der von einer Eisenbahnverwaltung demnächst zur Einzahlung gelangende Betrag von K 9860, zusammen also K 103.775. Da von rückständigen Stellen ein weiterer Eingang von K 5000 sicher zu erwarten steht, so ergebe sich ein Gesamtstand von K 108.775. An Spenden hat dem Ausschuß Exzellenz Frau v. Derschatta die Summe von K 12.585 zugeführt. An diesen Bericht knüpfte sich die Beratung, ob der Betrag zur Gewährung von Einzelunterstützungen, zur Linderung augenblicklicher Not oder zu einem bleibenden Werke der Nächstenliebe verwendet werden solle. Der Ausschuß beschloß, daß der Vermögensstand als Grundstock zur Schaffung einer bleibenden Wohlfahrtseinrichtung für Kinder von im Felde gefallenen oder invalid gewordenen Eisenbahnern niederzulegen sei, wobei nicht ausgeschlossen sein soll, daß ein bescheidener Betrag zu fallweisen Unterstützungen verwendet werde. Der Mühewaltung des Herrn Sektionschefs Freiherr v. Röll und Ihrer Exzellenz Frau v. Derschatta wurde Dank und Anerkennung gezollt.

Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen.

Gütertarif für die besetzten Bahnlinien Russisch-Polens. Der Tarif für den Zivilgüter- und Tierverkehr auf den militärisch betriebenen Eisenbahnlinien Russisch-Polens ist mit Gültigkeit vom 1. Juli veröffentlicht worden. Dieser Tarif enthält die Beförderungsbedingungen und die eigentlichen Tarifbestimmungen. Letztere umfassen die Grundsätze für die Frachtberechnung, den Kilometerzeiger, eine Gebühren-Berechnungstabelle, einen Stationstarif für Kohle aus den Gruben des russisch-polnischen Revieres nach den Binnenstationen und ermäßigte Frachtsätze für Eisenerze von Bukowno und für Kohle aus dem Dombrowaer Reviere und von Kasimierz-Grube nach Granica-Übergang, gültig für die Ausfuhr nach Stationen Österreich-Ungarns und darüber hinaus. Als Tarifklassen und Ausnahmetarife kommen eine Stückgutklasse, eine allgemeine Wagenladungsklasse und ein Ausnahmetarif für mineralische Kohle, Steinkohlenlösche und Steinkohlenbriketts in Betracht. Die ermäßigten Frachtsätze für Eisenerze von Bukowno nach den Übergangspunkten Dombrowa und Granica betragen 22 h, nach Sosnowice 24 h, für Kohle nach Granica-Übergang von den Gruben des Dombrowaer Revieres 120 h und von Kasimierz-Grube 80 h für 100 *kg*.

Neuregelung des Zivilgüterverkehrs. Das Eisenbahnministerium hat am 9. d. die nachstehenden Bestimmungen, betreffend den Zivilgüterverkehr, erlassen: Insoweit der Zivilgüterverkehr zugelassen ist, werden Zivil-Eil- und Frachtgüter (Stückgut und Wagenladungen) unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Annahme und Beförderung erfolgt nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Züge, und zwar bei Wagenladungen erst im Zeitpunkte der erfolgten Bereitstellung der Wagen.

2. Im Hinblick auf den durch die starke militärische Inanspruchnahme verursachten Mangel an bedeckten Wagen sind die Eisenbahnen nicht verpflichtet, Güter, die tarifgemäß in bedeckten Wagen zu befördern sind, in solche zu verladen. Der Absender hat sein Einverständnis mit der Beförderung auf offenen Wagen im Frachtbriefe zu erklären. Auch wenn diese Erklärung fehlt, haften die Eisenbahnen bei Verwendung offener oder mit Decken versehener Wagen nicht für Schäden, die aus den mit dieser Beförderungsart für das Gut verbundenen Gefahren entstehen können.

3. Bahneigene Decken werden den Parteien nur nach Tunlichkeit beigestellt. Für die Beistellung der Decken wird die tarifmäßige Deckenmiete erhoben.

4. Die von den Aufsichtsbehörden genehmigten Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen sind aus den bezüglichen Veröffentlichungen zu ersehen.

5. Wenn für in das Ausland bestimmte Wagenladungen oder für solche von der Partei zu verladende Stückgüter zum Übertritt ins Ausland zugelassene Wagen nicht beigestellt werden können, bleibt es dem Absender anheimgestellt, die Sendung mit einem bis zur Grenz- als Bestimmungsstation lautenden Frachtbrief aufzuliefern und dort für die Umladung und Neuauflieferung selbst zu sorgen.

6. Tritt die Notwendigkeit ein, den Zivilgüterverkehr einzustellen, so wird mit den Gütern wie folgt verfahren: *a*) Alle Zivilgüter, ohne Rücksicht darauf, ob sie noch in der Versandstation lagern oder unterwegs angehalten wurden, werden dem Absender sofort schriftlich zur Verfügung gestellt, soweit das Stationspersonal nicht mit anderen Verkehrsagenden überhäuft ist. *b*) In der Versand- bezw. Bestimmungsstation sind die tarifmäßig von den Parteien auszuladenden Güter von diesen unverzüglich auszuladen. Wenn die Ausladung nicht sofort bewirkt wird, erfolgt sie auf Kosten und Gefahr der Partei durch die Eisenbahn. *c*) Die Parteien haben die unverzügliche Abfuhr ihrer Sendungen zu veranlassen, widrigenfalls mit den Gütern im Sinne der zur Anwendung kommenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen verfahren wird. *d*) Eine Rück- oder Weitersendung von Gütern auf Grund einer erteilten Verfügung findet nur nach Ermessen der Bahnverwaltung statt. *e*) Wenn die Lagerräume der Eisenbahn nicht ausreichen oder für sonstige Zwecke benötigt werden, werden die nicht abgeführten Zivilgüter auf Kosten und Gefahr der Verfügungsberechtigten entweder anderweitig auf Lager gegeben oder bahnseits im Freien gelagert oder bahnamtlich verkauft. *f*) Für die Lagerung der Sendungen auf Bahngrund wird das tarifmäßige Lagergeld eingehoben.

Bezeichnung des Reisegepäcks mit dem Namen und der Adresse des Eigentümers. Die schwierigen Verhältnisse, unter denen sich derzeit der Eisenbahnverkehr vollzieht, wirken vielfach auch auf die Regelmäßigkeit des Gepäckverkehres störend ein, weshalb es sehr im Interesse des reisenden Publikums liegt, selbst dazu beizutragen, daß die Ordnung vorgenommener Anstände erleichtert werde. Es wird den Reisenden dringend empfohlen, an jedem Gepäckstück ein aus Karton oder sonstigem dauerhaften Material hergestelltes Täfelchen haltbar zu befestigen, das die Angabe des Eigentümers, der Zielstation, nach der das Gepäck bestimmt ist, und der Adresse enthält, unter der im Fall einer vorgekommenen Unregelmäßigkeit eine Verständigung erfolgen kann. Bei der Wahl dieser Adresse ist insbesondere auch darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Verständigung von der Auffindung des Gutes oft erst nach Ablauf längerer Zeit erfolgen kann. Endlich empfiehlt es sich, einen Zettel mit gleichem Inhalt in das Gepäckstück selbst an einer Stelle einzulegen, wo er bei allfälliger, zur Feststellung der Hingehörigkeit bahnamtlich erfolgender Öffnung des Gepäckstückes sofort sichtbar ist.

Digitized by Google

BUCHANZEIGEN.

Die Bergstadt. Paul Kellers Monatsschrift (Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn in Breslau; Preis vierteljährlich K 3·60); Juniheft. Fritz Mielert führt die Leser „durch das Land der Edomiter und Ammoniter nach Jericho" und bietet in Bild und Wort eine anschauliche Darstellung dieser biblischen Gefilde, die heute von der jetzt zu türkischen Truppentransporten nach der ägyptischen Grenze benutzten Hedschasbahn durchzogen werden. Anita Haslinger behandelt in „Suomi, das Land der tausend Seen" und Finnlands Geschichte und Kultur. Aufnahmen von den Kriegsschauplätzen im Westen und Osten sind wieder zahlreich in Paul Barschs „Bergstädtische Kriegsberichterstattung" eingestreut. Größere erzählende Beiträge bieten Jassy Torrund („Die graue Frau") und Felix Janoske („Ihr Soldat"). Außerdem wird Kellers spannender Roman „Ferien vom Ich" fortgesetzt. Schöne poetische Gaben haben Mathilde Fritsch, Josefa Metz, Hedwig Forstreuter, Wilh. Kleffner u. a. beigesteuert. Das gehaltvolle Heft ist mit sechs Kunstbeilagen, darunter vier farbigen, nach künstlerisch wertvollen Gemälden und Radierungen geschmückt.

Maschinentechnisches Lexikon Ein Nachschlagebuch für Ingenieure, Werkstätten- und Betriebsleiter usw. Herausgegeben von Ing. Felix Kagerer, Oberinspektor der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Mit über 3000 Abbildungen im Texte. Wien. Verlag von Waldheim, Eberle & Co.

Das nun seit einiger Zeit vollständig vorliegende Lexikon behandelt in knapper, leicht verständlicher Form den ganzen Stoff des maschinentechnischen Wissens, sowohl nach der theoretischen wie auch praktischen Seite hin. Es sind die Gebiete der Eisenbahnen, Lokomotiv- und Wagenbau, Elektrotechnik usw. berücksichtigt. Das Werk, das mit großer Sorgfalt und gediegenem Wissen bearbeitet ist, unterrichtet in lexikalischer Anordnung über alles Wesentliche sowohl den universellen Fachmann wie auch den einseitigen Spezialisten; namentlich der letztere wird durch sorgfältigen Gebrauch vielfältigen Nutzen ziehen können. Wir können daher das von uns bei seinem Erscheinen wiederholt besprochene Werk nun als Ganzes angelegentlich allen Beteiligten wärmstens empfehlen.

CLUBNACHRICHTEN.

Genehmigung der Satzungsänderungen. Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat mit Erlaß vom 3. Juli d. J., Z IV 1887, die in der Hauptversammlung vom 15. Juni d. J. beschlossenen Satzungsänderungen genehmigt. Der Klub führt sonach jetzt den Namen „Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten" und ist der Eintritt von Damen als außerordentliche Mitglieder zulässig.

Spende für das Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner. Unser Klubmitglied Herr Major a. D. Franz Grünebaum Edler v. Bruckwall hat anläßlich des Ablebens Sr. Exzellenz Dr. Franz Liharzik statt einer Kranzspende und zur Erinnerung an seinen langjährigen Freund und Kollegen einen Betrag von K 60.— für das Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner übergeben. Wir haben diese Spende an das k. k. Eisenbahnministerium weitergeleitet und von der Widmung die hinterbliebene Witwe verständigt.

Bahnmeisterei-Lieferanten gesucht.

Händler-Firmen, die bei Bahnmeistereien gut eingeführt sind, belieben ihre Anfrage zu richten unter „Spezialfabrik Nr. 104 d" an die Administr. d. Bl.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 **Telephon 13530**

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Schleuderwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten, 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ Eigene Wintersportanlagen. ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußisch- Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 21118

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.468,070.507.
Anzahl der Mitglieder: 157.544.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Verwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Percent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Percent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Club österr. Eisenbahnbeamten

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

No. 15. Wien, den 1. August 1915. XXXVIII. Jahrgang.

Stanford University Library 1916

INHALT: Klubanzeigen. — Italiens Eisenbahnen als Hilfsmittel der Kriegführung. Von Friedrich Meinhard in Sofia. — Geheimer Rat Dr. Franz Liharzik †. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen. — Buchanzeigen: Österreichisches Kursbuch. Das Eisenbahnwesen der Schweiz. Deutsche Rundschau für Geographie. — Geschäftsanzeigen.

Klubanzeigen.

Auf Grund der mit Erlaß der hohen k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 3. Juli 1915, Z. IV 1887, genehmigten Satzungen führt unser Klub von nun ab den Namen

„Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten."

Die neuen Satzungen werden den P. T. Klubmitgliedern nach deren Drucklegung, die dem geänderten Namen entsprechenden Mitgliedskarten mit Schluß des heurigen Jahres zukommen.

Die vorhandenen Drucksorten mit dem bisherigen Titel werden bis zum Aufbrauche des Vorrates weiter verwendet.

Beitrittsanmeldungen außerordentlicher Klubmitglieder an das Klubsekretariat.

* * *

Infolge der Einstellung der Wohltätigkeitsjausen des Witwen- und Waisenfonds im Etablissement Gartenbau entfallen bis auf weiteres die Zusammenkünfte unserer Klubmitglieder an den Mittwochnachmittagen.

Die Wiederaufnahme unserer Tätigkeit für Zwecke der Kriegsfürsorge wird seinerzeit an dieser Stelle veröffentlicht werden.

Italiens Eisenbahnen als Hilfsmittel der Kriegführung.

Von **Friedrich Meinhard** in Sofia.

Ehemals bildeten die Lagerfestungen ganz besonders hoch eingeschätzte Hilfsmittel des Krieges. Es wurden deshalb für den Bau gewaltiger Festungen Unsummen aufgewendet, die oft in keinem richtigen Verhältnis zu deren Nutzen standen, wie die kriegerischen Ereignisse der Gegenwart zeigten. Die überraschenden Erfolge, welche die schweren deutschen und österreichisch-ungarischen Geschütze in dem jetzigen Weltkriege, infolge des schnellen Falles der belgischen und verschiedener französischer Festungen erzielten, bestätigten die Richtigkeit des Ausspruches des großen deutschen Feldherrn General-Feldmarschalls Grafen Moltke: „Bauet keine Festungen, sondern Eisenbahnen." Die Erfahrung hat gezeigt, daß die furchtbare Feuerwirkung der neuartigen großen Geschütze (42-*cm*-Haubitzen und -Mörser) der Widerstandsfähigkeit der Festungen überlegen ist, insofern selbe nicht eine gleichwertige Artillerie zur Verteidigung haben und nicht durch eine Kette zahlreicher, über Schußweite entfernt vorgeschoben angelegten Sperrforts geschützt werden, wie zum Beispiel die Linie Belfort-Epinal-Toul-Verdun. In diesem Falle ist ein zweckmäßiges Zusammenwirken der Festungen mit der Feldarmee ermöglicht, wodurch ein bedingtes angriffsweises Vorgehen gegen den Feind Aussicht auf Erfolg haben kann. Aber nicht allein daß Festungen für ihre Verteidigung mitunter große Heeresteile erfordern, die der aktiven Feldarmee entzogen, zumeist nur in passivem Widerstand verharren müssen, sind selbe nach ihrem Falle (wie zum Beispiel Port Arthur, Longwy, Maubeuge u. a.) in vielen Fällen wahre Fundgruben an Kriegsgerätschaften für den Eroberer. Anders ist es mit Rücksicht auf die militärischen Bedürfnissen entsprechend zweckmäßig ausgebauten, möglichst dichtmaschigen Eisenbahnnetzen. Durch deren gute taktische Ausnutzung kann ein Heeresteil in den heutigen Dauerschlachten sozusagen vervielfacht werden, indem er (wie in Ostpreußen) schnell dahin verschoben werden kann, wo er notwendiger ist als in seiner ursprünglichen Stellung vor Beginn des Kampfes. Fürsorglich angelegte und ausgenutzte Eisenbahnen fördern in hohem Maße die rasche Beweglichkeit eines Heeres und sichern bei richtiger Führung des Betriebes zum wesentlichen Teile den Erfolg eines Krieges. Dies bestätigen die bisherigen überaus großen Erfolge der verbündeten deutsch-österreichisch-ungarischen Heere.

In welchem Umfange die italienischen Eisenbahnen sich für Kriegszwecke eignen, soll nun einer Betrachtung

Digitized by Google

unterzogen werden aus Anlaß dessen, daß Italien jetzt auch an dem Weltkrieg gegen Deutschland, Österreich-Ungarn und die Türkei teilnimmt.

Italien, ohne Sizilien, Sardinien und den afrikanischen Besitzungen, hat einen Flächenraum von 236.770 *km²* und eine Einwohnerzahl von 29·8 Millionen. Das Eisenbahnnetz des italienischen Festlandes umfaßte Ende des Jahres 1913 an vollspurigen Linien 15.849 und an schmalspurigen Linien 473 *km*. Hiezu ist aber gleich zu bemerken, daß die überaus große Anzahl der Kunstbauten*) (Fluß- und Talbrücken, Tunnels u. a.) ein wunder Punkt der italienischen Eisenbahnen ist, weil diese infolge ihrer großen Zahl der Beschädigung oder Zerstörung durch einen kühnen Gegner mehr ausgesetzt sind als nur einzelne wenige, das heißt mit anderen Worten, daß solche Linien mit vielen Kunstbauten leichter unbenutzbar gemacht werden können als solche mit wenigen, deren sorgfältige Bewachung und Bewahrung gegen Anschläge eher mit Erfolg durchführbar ist. In dieser Hinsicht mögen nur die Linien Genua—Spezia, Bologna—Pistoia, Chiusaforte—Pontafel, Rom—Salmona, Terni—Aquila, Benevent—Campobasso—Termoli und Novara—Pino Tronzano genannt sein. So zählt beispielsweise die ligurische Strecke auf der 278 *km* langen Linie Ventimiglia—Massa 181 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 87 *km*, darunter einen Tunnel zwischen Bissa—Spezia von 3036 *m*. Die 81 *km* lange Bahnlinie Novara—Pino Tronzano zählt 18 Tunnels, 262 kleinere und 22 größere Brücken. Der Betrieb auf den italienischen Bahnen hat wegen der zahlreichen und häufig sehr bedeutenden Steigungen mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, da von der Gesamtlänge 30% auf Steigungen bis zu 15‰ und 10% auf Steigungen von über 15 bis 35‰ entfallen**).

Ein grober Verstoß gegen die Sicherheit des Betriebes der italienischen Bahnen in Kriegszeiten — wie kürzlich der Angriff der österreichisch-ungarischen Flotte auf die Ostküste Italiens zeigte — mußte mit Rücksicht auf die Geländeverhältnisse, bei der Anlage der beiden Hauptlinien, die vom äußersten Süden bis an die Nordost- und Nordwestgrenze des Landes führen, gemacht werden, weil sie größtenteils ganz nahe der Meeresküsten entlang laufend, zu sehr Zerstörungen oder schweren Beschädigungen seitens feindlicher Schiffe ausgesetzt sind.

Bezüglich der geographischen Gliederung der italienischen Eisenbahnen ist zu bemerken, daß die reichste Verzweigung des Netzes sich im oberitalienischen Flachland befindet, und zwar bilden Genua, Turin und Mailand im Nordwesten sowie Padua und Treviso im Nordosten die Mittelpunkte.

Die stiefelförmige horizontale, langgestreckte Gestaltung des Landes war von besonderem Einfluß auf die Wahl der Richtung der Schienenwege. Selbstverständlich war gleichzeitig auch die Oberflächengestaltung des Bodens für die Anlage des italienischen Eisenbahnnetzes bestimmend, da im Norden die Alpen bogenförmig das Land gegen Frankreich, die Schweiz und Österreich-Ungarn abschließen und durch die Po-Ebene getrennt, die Apenninen von Norden (von Genua) nach Süden in der Mitte des Landes, dasselbe parallel zu den Küsten des Ligurischen und des Tyrrhenischen Meeres im Westen und des Adriatischen Meeres im Osten bis zur Straße von Messina, bezw. bis zum Golf von Tarent durchziehen. Die Apenninen bilden auf der eigentlichen Halbinsel teilweise auch Hochflächen. Nur an der Küste befinden sich ausgedehntere Tiefebenen: die Toskanische oder Arnoebene, die Römische oder Tiberebene (Campagna Romana), die Kampanische oder Volturnoebene und die Apulische Küstenebene. Das Apenninengebirge ist in seinem nordwestlichen Teile — den ligurischen Apenninen — am schmalsten und am reichsten an Pässen (Colle di Tenda, Colle d'Altare, Bochetta-Paß, 790 *m* hoch und Lacisa-Paß). Die etruskischen oder toskanischen Apenninen sind breiter und bestehen aus mehreren hintereinander liegenden Ketten, und der Paß von Prachia machte hier eine ähnliche technische Kühnheit zur Herstellung seiner Eisenbahnlinie notwendig, wie der Brenner-Paß. Der Lafuta-Paß (915 *m*) bildet den Übergang von Bologna nach Florenz. Die römischen Apenninen nebst den Abruzzen sind namentlich im Süden außerordentlich wild. Der Furlo-Paß von Perugia nach Fano, der Eisenbahnübergang von Fabriano und die Eisenbahnübergänge von Terni nach Aquila sowie von Aquila nach Rieti sind hier die wichtigsten Pässe. Über die neapolitanischen und kalabrischen Apenninen führen die Eisenbahnübergänge von Benevent und von Potenza.

Bei der Anlage des italienischen Eisenbahnnetzes wurden in militärischer Hinsicht zwei Gesichtspunkte in Betracht gezogen: zuerst den strategischen Aufmarsch der italienischen Heere an die italienisch-französische Westgrenze und an der italienisch-österreichischen Ostgrenze zu beschleunigen; zweitens die Steigerung der Leistungsfähigkeit der durchgehenden Bahnlinien, welche das südliche und mittlere Italien mit dem voraussichtlichen Kriegsschauplatz der Lombardei und Venezien verbinden, der ligurischen und adriatischen Küstenbahnen, durch den Einbau von Querbahnen zu bewirken. Diese Längsbahnen berühren:

*) Die italienischen Eisenbahnen erforderten den Bau von 1428 Tunnels in einer Gesamtlänge von 695.905 *m* und 203 Brücken von über 20 *m* Länge in einer Gesamtlänge von 22.770 *m*.

**) Die größten Neigungen befinden sich auf folgenden Linien:

Cervaro—Potenza	28·0‰
Sulmona—Caprinone—Isernia	28·0‰
Termoli—Benevento	26·3‰
Sibari—Nocera—Tirinese	30·0‰
S. Eufemia—Catanzaro Marina	29·1‰
Rom—Frascati	35·0‰
Rom—Sulmona	31·0‰
Albacina—Portocivitanova	34·0‰
Viterbo—Attigliano	32·5‰
Faenza—Florenz	27·0‰
Brescia—Iseo	26·5‰

Digitized by Google

1. Reggio — Neapel — Rom — Livorno — Pisa—Spezia—Genua—Ventimiglia . . . . . 1354 *km*
2. Reggio — Metaponto — Brindisi — Foggia — Pescara — Ancona — Rimini — Ferrara — Rovigo—Padua—Cormons . . . . . 1365 „
3. Rom — Chiusi — Florenz — Bologna — Modena —Verona—Peri . . . . . 626 „

Wichtige Aufmarschlinien sind noch:

Gegen Nordwest von Rimini über Bologna—Modena Parma—Piacenza—Turin nach Modane . . . 552 *km*
bezw. von Rimini über Piacenza—Mailand—Sondrio nach Tirano*) . . . . . 458 „
gegen Norden von Spezia über Parma—Brescia nach Edolo . . . . . 313 „
gegen Nordost von Bologna über Ferrara—Rovigo —Padua—Mestre nach Cervignano . . . . . 254 „
gegen Nordost von Livorno über Pisa—Pistoia—Bologna—Ferrara — Rovigo — Padua — Montebelluna nach Calalzo Pieve di Cadore . . . . 438 „
gegen Norden von Rimini über Bologna—Ferrara —Padua—Treviso nach Pontafel . . . . . 414 „
gegen Norden von Padua über Bassano nach Primolano . . . . . 77 „

Der größte Teil dieser strategischen Aufmarschlinien kreuzt die Hauptverkehrsstraße der oberitalienischen Eisenbahnlinie oder findet im Anschluß an sie ihre Fortsetzung. Dieselbe führt von Modane (Mont Cenis) über Turin — Treviglio — Brescia — Verona — Venedig—Mestre—Udine nach Cormons und ist zweigleisig 634 *km* lang.

Wie aus den vorstehenden Angaben zu ersehen ist, führen sieben italienische Eisenbahnlinien gegen die Grenzen der österreichisch-ungarischen Monarchie, wovon drei des Anschlusses an die Eisenbahnen derselben entbehren, und zwar bei Tirano, Edolo und Calalzo Pieve di Cadore.

Bei der Anlage des italienischen Eisenbahnnetzes wurde darauf Bedacht genommen, daß dessen wichtige End- oder Knotenpunkte womöglich unter den Schutz von Sperrforts oder Sperrfestungen an der Alpengrenze gelangen. Als solche Punkte sind zu betrachten: Turin (336.000 Einw.) vor den wichtigsten Alpenübergängen nach Frankreich, die Festungen Casala am Po und Alessandria (71.000 Einw.) als Eisenbahnknotenpunkt, Genua (235.000 Einw.) vor dem Bochetta-Paß, Mailand (491.000 Einw.) nahe dem Mittelpunkte der lombardischen Ebene und vor den großen Alpenstraßen (über Simplon, Gotthard, Splügen und über das Stilfser Joch) Hauptknotenpunkt der oberitalienischen Eisenbahnen, Pavia, Eisenbahnknotenpunkt, Mantua, Festung. Von hier führt ein Schienenweg über Verona nach Peri. Verona (72.000 Einw.) an der Etsch, Kreuzung mit der Linie Turin—Mailand—Venedig. Zwischen Verona und Peri befindet sich die befestigte sogenannte Obere Veroneser Klause, das „Tor Italiens" genannt, die von großer strategischer Bedeutung ist, deren Umgehung über den Gardasee an der Festung Peschiera ein Hindernis findet. Dieselbe gehört zu dem einst berühmt gewesenen lombardo-venezianischen Festungsviereck: Mantua, Peschiera, Verona und Legnago, das in den Jahren 1848, 1859 und 1866 eine so bedeutende Rolle spielte. Heute jedoch, wo es eine Deckung gegen Österreich-Ungarn bedeuten könnte, ist es von sehr geringem Wert. Südöstlich von Peschiera liegt das Schlachtfeld von Custoza, bekannt durch die Niederlagen der Italiener in den Jahren 1848 und 1866.

Einer etwa notwendig werdenden Küstenverteidigung sowie zwecks Erleichterung gegen Istrien und Dalmatien durchzuführenden militärischen Operationen sind unter Benützung der zum Teil angeführten Gebirgspässe folgende Querbahnen erbaut worden:

1. Salerno — Eboli — Potenza — Metaponto — Taranto — Brindisi;
2. Neapel — Battipaglia—Metaponto—Taranto—Brindisi bezw. Bari;
3. Neapel — Caserta — Benevento — Foggia — Barletta bezw. Manfredonia;
4. Rom — Orte — Albacina — Falconara — Ancona;
5. Rom—Avezzano—Sulmona—Pescara;
6. Livorno—Empoli—Florenz—Rimini—Ancona;
7. Livorno—Bologna—Padua—Venedig und
8. Neapel—Caserta—Benevento—Campobasso—Termoli.

Die Entfernungen der wichtigsten italienischen Städte, die bei einer allgemeinen Mobilisierung des italienischen Heeres als Versammlungspunkte der zu den Waffen Einberufenen in Betracht kommen, bis zu den Haupteisenbahnübergangspunkten an der österreichisch-ungarischen Grenze sind in Kilometer:

Von	nach Peri	Pontafel	Cormons
Reggio	1288	1415	1365
Neapel	849	976	926
Rom	626	785	735
Livorno	349	521	471
Genua	330	572	522
Turin	338	583	533
Bari	827	954	904
Ancona	381	508	458
Padua	123	214	164
Florenz	313	473	423
Bologna	177	337	287
Alessandria	280	522	472
Mailand	199	444	394
Parma	154	396	346
Venedig	160	194	144

Diese Entfernungen kommen auch hinsichtlich der erforderlichen Nachschübe in Betracht. Wenn Rom als mittlere Entfernung bis zur österreichisch-ungarischen Grenze mit 735 *km* und eine durchschnittliche Fahr-

*) Von Tirano führt über das Stilfser Joch eine berühmte Kunststraße über den 2756 *m* hohen Paß nach Stilfs im Vintschgau in Tirol.

Digitized by Google

geschwindigkeit von 23 *km* in der Stunde (ohne Aufenthalte) für die Militärzüge angenommen wird, so benötigen selbe

32 Stunden Fahrdauer,
5 „ Rast für die Mannschaften und
5 „ für sonstige Aufenthalte,

zusammen . 42 Stunden bis zu ihrem Bestimmungsort. In der Wirklichkeit ist jedoch die Reisedauer bedeutend länger.

Wenn auch seit der Verstaatlichung der italienischen Eisenbahnen (vor etwa zehn Jahren) deren Netze im Jahre 1893 einschließlich Sizilien und Sardinien bereits 14.184 *km* hatten, mancherlei Verbesserungen eintraten und in Aussicht genommen wurden, wie zum Beispiel daß alle Linien, die von Hauptorten nach der Po-Ebene führen oder das Land der Länge nach durchziehen, mit Doppelgeleisen zu versehen*), so ist noch immer nicht der wunde Punkt gänzlich beseitigt, der die Benutzbarkeit der italienischen Eisenbahnen für Kriegszwecke nachteilig beeinflußt und durch die Rückständigkeit der Ausrüstung der Bahnhöfe, der offenen Strecke, des Oberbaues und der Fahrzeuge sowie der Lässigkeit des Personales verursacht wird.

Obwohl die verhältnismäßig große Zahl der nach den Küsten führenden Querlinien, die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes heben, so ist bei dem großenteils für den Betrieb ungünstigen Gelände sowie der teilweise großen Entfernungen wegen eine rasche Versammlung der italienischen Heere an den bestimmten Punkten der langgestreckten Halbinsel schwierig, desgleichen die Bewerkstelligung der erforderlichen Nachschübe, obwohl die Möglichkeit vorhanden ist, durch Schifftransporte und unter ausgiebigster Benutzung der im allgemeinen guten Straßen, die Eisenbahnlinien zu entlasten. Hiebei darf jedoch ein möglicherweise eintretender Kohlenmangel nicht außer Rechnung bleiben, weil die bisherige Kohlenzufuhr aus Deutschland eingestellt wurde und englische Kohlendampfer für Italien den deutschen Unterseebooten leicht zum Opfer fallen können. Der eintretende Kohlenmangel wäre das Ende des ganzen italienischen Betriebes und der italienischen Kriegsfähigkeit, deren Achillesferse die Kohlenzufuhr ist.

Hinsichtlich der Fahrzeuge der italienischen Bahnen ist zu bemerken, daß viel altes, minderwertiges, stark abgenutztes Material sich aus der Zeit des Privatbetriebes darunter befindet, daher sich der Bestand desselben wegen Reparaturbedürftigkeit bezüglich der Lokomotiven mindestens um 35% und bezüglich der Wagen wenigstens um 20%verringert, das heißt, daß vom Bestand der Lokomotiven 2655 Dampflokomotiven und von jenem der Wagen 83.920 dem Betrieb zur Verfügung verbleiben, indem Ende des Jahres 1913 der Bestand der Fahrzeuge der festländischen Linien folgende war:

Dampflokomotiven	4.085	Stück	
Elektrische Lokomotiven	82	„	
Personenwagen	9.969	„	
Gepäckwagen	3.195	„	
		Ladegewicht	
Bedeckte Güterwagen	33.969	von 8	bis 10 t
„ „	8.215	„ 11	„ 14 „
„ „	3.881	„ 15	„ 20 „
Offene „	4.811	„ 6	„ 10 „
„ „	9.216	„ 11	„ 14 „
„ „	28.581	„ 15	„ 20 „
„ „	769	„ mehr als	20 „
Wagen für besondere Zwecke . .	2.295		

Seit geraumer Zeit schon herrscht bei den Eisenbahnverwaltungen aus Zweckmäßigkeitsgründen das Bestreben, nur mehr Güterwagen mit größerem Ladegewicht (von 15 bis 20 *t* anzuschaffen. Von dem ganzen Bestand der Güterwagen der italienischen Bahnen, das ist von 91.737 haben nur 33.231 ein Ladegewicht von 15 bis 20 *t* und darüber, woraus zu schließen ist, daß der Rest, namentlich die Wagen mit einem Ladegewicht von 6 bis 10 *t* älterer und ältester Lieferungen von nur beschränkter Verwendbarkeit sind.

Ob die italienischen Bahnen geeignet sind, längere Zeit den in Kriegszeiten an sie gestellten größeren Anforderungen zu entsprechen, ohne daß starke Reibungen und Stockungen im Kriegsbetrieb eintreten, ist sehr fraglich.

*) Am 1. Jänner 1907 waren 1964 *km* Linien mit Doppelgeleise vorhanden. Durch Gesetz vom 30. Dezember 1888 wurde ein Betrag von 50 Millionen Lire für den im militärischen Interesse als erforderlich erkannten Ausbau des zweiten Geleises auf verschiedenen, in strategischer Beziehung wichtigen Linien bewilligt.

Geheimer Rat Dr. Franz Liharzik †.

Exzellenz Dr. Liharzik wurde im -Jahre 1847 in Wien geboren und trat nach vollendeten Studien in den Staatsdienst. Er fand bei der niederösterreichischen Statthalterei später bei der Donau-Regulierungskommission und im Handelsministerium Verwendung. 1879 wendete er sich dem Eisenbahnwesen zu, wurde Generalsekretär der Albrechtsbahn. Nach deren Verstaatlichung wurde er bei der Generaldirektion der Staatsbahnen als Generaldirektionsrat zum Vorstande der kommerziellen Abteilung bestellt. Als im Jahre 1896 das Eisenbahnministerium geschaffen wurde, ist Dr. Liharzik zum Chef der kommerziellen Sektion ernannt worden. In dieser Stellung suchte er mit vollem Erfolge volkswirtschaftliche Gesichtspunkte im Tarifwesen zur Geltung zu bringen, insbesondere wirkte er für die Ausgestaltung der Ausfuhrtarife und für die Förderung des Touristen- und Fremdenverkehrs. Nach Beendigung seiner vollen Dienstzeit trat er in den Ruhestand und es wurde ihm bei diesem Anlaß die Würde eines Geheimen Rates verliehen. Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hat sich Dr. Liharzik auch schriftstellerisch in hervorragender Weise betätigt. In unserer Zeitschrift sind mehrere derartige Arbeiten veröffentlicht. Im Jahre 1906 wurde er von der Handels- und Gewerbekammer Leoben in den Reichsrat gewählt, welchem er bis zu den ersten Wahlen auf Grund des allgemeinen Stimmrechtes angehörte. Der Verstorbene war ein Mann von ausgezeichneten Gaben und großer Tüchtigkeit. Er hat eine ganze Reihe von Wohlfahrtseinrichtungen für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen geschaffen, und war immer ein warmer Förderer der Interessen seiner Untergebenen.

Digitized by Google

Unserem Klub gehörte er seit seiner Gründung im Jahre 1879 als eifriges, höchst verdienstvolles Mitglied an. Wie groß sein Ansehen und sein Einfluß war, geht daraus hervor, daß er sechsmal zum Präsidenten gewählt wurde. Seine Tätigkeit im Klub hat schon die Denkschrift des Klub zum 25 jährigen Bestande „als einen Markstein in der Geschichte des Klub" bezeichnet, war er doch als Mitarbeiter überall zu finden, wo es galt, wissenschaftliche und gesellschaftliche Interessen des Klub zu fördern.

Ganz besondere Verdienste hat sich Dr. Liharzik um die Gründung und das Gedeihen der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte erworben, die bekanntlich ihre Entstehung den Bemühungen und der materiellen Förderung des Klub verdankt.

Bis in die letzten Jahre seines Lebens, als ihn schon Krankheit hinderte, war Liharzik ein regelmäßiger Besucher aller Veranstaltungen des Klub. Seine Schachpartie war im Klub berühmt.

Seine persönliche Liebenswürdigkeit und sein edler Charakter warben ihm eine große Anzahl von Freunden und Verehrern.

Der Klub wird dem Verstorbenen immerdar ein ehrendes und dankbares Andenken bewahren.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Aus dem Personalstande der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) wurden für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes mit der Kriegsdekoration: Der vor dem Feinde gefallene Beamte Adolf Zitka, Station Jablunkau. Durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Beamter Franz Klich, Station Oderberg. Durch Verleihung des Signum laudis und der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: Beamter Bernhard Schwarz, Station Oderberg. Durch Verleihung des Signum laudis: Beamter Leopold Schenk, Betriebsdirektion Teschen. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Stationsaufseher Karl Pilarski, Ausweiche Reichwaldau. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes: Stationsaufseher Paul Mitschek, Station Dombrau. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 1. Klasse: Der vor dem Feinde gefallene Beamte Josef Pokorny, Station Oderberg, Beamter Viktor Gernedl, Station Trzynietz, Beamter Josef Kwasnitza, Station Trzynietz, Zugspacker Johann Wltavsky, Station Jablunkau, Wagenmanipulant Peter Perleger Station Oderberg. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: Konzipist Matthäus Fazekas, Abteilung A der Betriebsdirektion, Lokomotivführer Stephan Hannak, Heizhaus Jablunkau, Zugspacker Alois Römer, Station Teschen, Zugspacker Heinrich Waszyczek, Station Teschen, Bremser Albert Rychlik, Station Teschen, Arbeiter Johann Gruszka, Heizhaus Jablunkau. Die belobende Anerkennung des k. u. k. 5. Armee-Etappenkommandos wurde ausgesprochen: Dem Lokomotivführer Johann Starustka, Heizhaus Jablunkau. Durch Verleihung des Eisernen Kreuzes 2. Klasse: Der Betriebsdirektor k. k. Hofrat Dr. Hermann Tschiggfrey und den Stationschef in Teschen Ks. Od. Oberinspektor Josef Klein, Partieführer Johann Svozil, Ingenieur-Sektion C II.

Aus dem Personalstand der A. T. E. wurden bisher ausgezeichnet: Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration: Otto Süss, Oberleutnant i. d. Res. (Direktionsabteilung Ia, Hilfsämter). Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Leopold Faast, Ingenieur, Beamtenaspirant, Karl Heissler, M. U. Dr., Bahnarzt, Emil Laubmann, Adjunkt, Alois Neumann, M. U. Dr., Bahnarzt, Rudolf Nitsch, Adjunkt, Emil Pothorn, Oberingenieur, Heinrich Weikert, Adjunkt; durch Verleihung des Eisernen Kreuzes II. Klasse: Emil Förster, Bahnmeister; durch Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Rudolf Nothdurft, M. U. Dr., Bahnarzt; durch Verleihung der goldenen Tapferkeitsmedaille: Rudolf Grimm, Packer; durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: Anton Köhler, Kanzlist, Anton Schnatter, Stationsarbeiter; durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: Josef Eisenhammer, Zimmermann, Josef Giebe, Bahnwärter, Franz Gittler, Zimmermann, Otto Gräf, Assistent, Josef Grusser, Packer, Adolf Herrl, Stationsgehilfe, Rudolf Landrock, Schlosser, Franz Lauterbach, Assistent, Karl Leonhard, Adjunkt, Karl Milde, Stationsaufseher, Peter Paul Pangerl, Kanzleidiener, Egon Schleif, Beamtenaspirant, Josef Schmidt, Kanzlist, Rudolf Wagner, Oberbauarbeiter; durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Emil Förster, Bahnmeister, Heinrich Meldau, Lokomotivführer, Augustin Ponner, Kanzlist, Josef Strache, Bahnmeister; durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: Leopold Kametrieser, Lokomotivheizer, Josef Zenker, Lokomotivheizer.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät geruhten allergnädigst zu verleihen: das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre: dem Titular-Oberinspektor Johann Drobil-Rušnov und dem Oberbaurate Emanuel Bittner — beide der Militärbahn Banja Luka-Dobrljin; das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr: den Werkmännern Stephan Plentaj, Michael Rogar, dem Bahnrichter Josef Goczian und dem Kondukteur Ivan Lovrić — alle vier der Militärbahn Banja Luka-Dobrljin.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 9. Juli 1915 dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Franz Spilar in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde das goldene

*) **Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können.** Die Schriftl.

Digitized by Google

Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 8. Mai 1915 allergnädigst zu verleihen geruht: das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde: dem Assistenten Karl Nabrich, Ba. Aussig Exp.; das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde: dem Lokomotivführer Leopold Bechyně, Hzltg. Nimburg, dem Stationsmeister Rudolf Drkosch, Abt. V; in Anerkennung besonders pflichttreuer Dienstleistung vor dem Feinde: dem Kondukteur Anton Anders I, Ba. Schreckenstein, dem Kondukteur Josef Roch, Ba. Schreckenstein.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 5. Juni 1915 allergnädigst zu verleihen geruht: das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde: dem Inspektor Hugo Steinbrecher, Vorstand des Ba. Trautenau, dem Oberrevidenten Johann Theodor Peiper, Vorstand des Ba. Okřischko; in Anerkennung vorzüglicher Leistungen im Eisenbahnkriegsdienste: dem Inspektor Alfred Langelotz, Vorstand des Ba. Iglau N. W. Bhf.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 1. Juni 1915 in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre allergnädigst zu verleihen geruht: das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Revidenten Richard Adler, Vorstand des Bst. Schattau, dem Revidenten Karl Thomas, Ba. Stockerau.

Das k. und k. Armee-Oberkommando hat in Anerkennung des tapferen Verhaltens vor dem Feinde dem Schlosserheizer der k. k. Werkstättenleitung Lemberg Ladislaus Kušbit die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse verliehen.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben in Anerkennung vorzüglichen und aufopferungsvollen Verhaltens vor dem Feinde dem Bahnarzte und k. u. k. Regimentsarzte des Ruhestandes, Dr. Ladislaus Ritter Podsoński von Szeliga, das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes allergnädigst zu verleihen — und dem Assistenten des k. k. Bahnbetriebsamtes Stryj und Leutnant in der Reserve, Miezislaus Malek, des k. u. k. Infanterie-Regiments Nr. 77, bei der Feldtransportleitung Nr. II, für die vorzügliche Dienstleistung vor dem Feinde die Allerhöchste belobende Anerkennung auszusprechen geruht.

Das k. u. k. Armee-Oberkommando hat in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde den nachgenannten h. s. Bediensteten, und zwar dem Assistenten des k. k. Bahnbetriebsamtes Posada chyrowska und Leutnant in der Reserve der k. u. k. Korps-Telegraphenabteilung Nr. 2, Gustav Ombach die silberne Tapferkeitsmedaille II. Klasse, dem Lokomotivführer Ladislaus Piekarski und dem Schlosserheizer Josef Grazda die silberne Tapferkeitsmedaille I. Klasse verliehen.

Adolf Pietsch, Adjunkt, St. V. des k. k. Bahnstationsamtes Wolbrom, wurde für hervorragenden Eifer bei Förderung von Interessen der Armee im Felde vom k. u. k. Chef des Feldtransportwesens die belobende Anerkennung im Namen des Allerhöchsten Dienstes ausgesprochen.

Aus dem Personalstande der k. k. Staatsbahndirektion Prag wurden seit Kriegsbeginn für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: Christoph Jenak Schlosser, Hzltg. Bodenbach; Josef Slabý Aush. Stat. Meister, Ba. Ossegg; Josef Žilik, Stationsmeister, Ba. Laun. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: Miloslav Kříž, Schreiber der Direktions-Abt. I. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes: Josef Šafránek, Schreiber, Bltg. Chrudim. Durch Bekanntgabe der belobenden Anerkennung des k. u. k. Armee-Oberkommandos: Anton Toman, Stationsaufseher, Ba. Prag.

Aus dem Personalstande der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen erhielten die Allerhöchste belobende Anerkennung: Josef Franz Těšinský, Adjunkt, Pilsen, Michael Kozák, Assistent, Oberbřís.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät hat mit Allerhöchstem Handschreiben vom 8. Mai 1915 in Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde dem Adjunkten Aeneas Nicolits der Abteilung (VI) für den kommerziellen Dienst der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck sowie dem Assistenten Alois Schraffl des k. k. B.-B.-A. Innsbruck Westbhf., ferner in Anerkennung besonders pflichttreuer Dienstleistung vor dem Feinde dem Revidenten, Alfred Repeschitz des k. k. B.-B.-A. Bludenz sowie dem Adjunkten Eduard Matzner des k. k. B.-B.-A. Landeck das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen geruht.

Aus dem Personalstande der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck wurden weiters für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration: Jakob Keckeis, Adjunkt, k. k. B.-B.-A. Feldkirch und Ladislaus Bek, Assistent, k. k. B.-St.-A. Meran. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse: August Büchel, Schmiedhelfer, k. k. Hzltg. Feldkirch, Virgilio Marchetti, Reserveheizer, Hz.-Exp. Bludenz, Rudolf Schweinberger, Albeiter, k. k. B.-B.-A. Bregenz. Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Friedrich Sprenger, Lokomotivführer-Anwärter, k. k. Hzltg. Salzburg. Durch die belobende Anerkennung: Johann Perwein, Oberbauarbeiter, k. k. B.-E.-S. Saalfelden. Dem Oberverschieber Ludwig Leitner des k. k. B.-B.-A. Innsbruck Westbhf. wurde vom k. u. k. Armee-Oberkommando die belobende Anerkennung für vorzügliche Dienstleistung vor dem Feinde ausgesprochen.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 21. Mai d. J. zu verleihen geruht: die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Vinzenz Cajnko in St. Lucia am Isonzo; dem Stationsmeister der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Josef Freiherrn v. Graff in Perchtoldsdorf; dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Leo Kriß manek in Aussig; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Mayer in Wien, dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Josef Müller in Deutsch-Wagram; dem Stationsvorstande der österreichischen Staatsbahnen Gustav Prokscha in Polna-Steken,

Digitized by Google

dem Assistenten der Staatsbahndirektion Ernst Freiherr v. Siber in Wien.

Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen.

In Ergänzung der seinerzeit getroffenen Maßnahmen bezüglich der im Jahre 1914 gelösten Zeitkarten, die infolge der Kriegslage nicht voll ausgenützt werden konnten, wurde verfügt, daß für Jahres-, Jahresstrecken- und Abonnementkarten, gültig ab 1. Juli 1914, bei Lösung neuer Karten mit Gültigkeit vom 1. Juli 1914, ein Preisabschlag in folgendem Ausmaß gewährt wird: rücksichtlich der in der alten Karte enthaltenen nordöstlichen Bezirke wurden drei Viertel des auf diese Bezirke entfallenden Betrages und rücksichtlich der in der alten Karte enthaltenen anderweitigen Bezirke, sofern die neue Karte bis längstens 15. Juli l. J. gelöst wird, ein Zwölftel des auf diese Bezirke entfallenden Preises in Abschlag gebracht. Für nordöstliche Verkehrsgebiete werden bis auf weiteres neue Zeitkarten nicht ausgestellt. Nähere Auskünfte erteilen die k. k. Staatsbahndirektionen und das Stadtbureau der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien, I. Kärntnerring 7 (Hotel Bristol).

* * *

Reklamationen und Nachforschungen über Güter und Gepäckstücke, welche bei Eintritt des Kriegszustandes mit Italien nach Stationen des bedrohten Gebietes bestimmt, bzw. unterwegs waren und vermutlich aus dem bedrohten Gebiet geborgen wurden, sind bei den nachbezeichneten Staatsbahndirektionen einzubringen: 1. Bei der k. k. Staatsbahndirektion Linz: Wenn es sich um Güter oder Gepäckstücke handelt, welche in Kärnten, Krain oder im Küstenland, und zwar in Staatsbahnstationen aufgegeben wurden oder nach Staatsbahnstationen dieser Kronländer bestimmt waren und von solchen Stationen mutmaßlich geborgen wurden. 2. Bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien: Wenn es sich um Güter oder Gepäckstücke handelt, die in Kärnten, Krain oder im Küstenland, und zwar in Privatbahn(Südbahn-)stationen aufgegeben wurden oder nach Privatbahnstationen dieser Kronländer bestimmt waren und von solchen Stationen mutmaßlich geborgen wurden. 3. Bei der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck: Wenn es sich um Güter oder Gepäckstücke handelt, welche in Eisenbahnstationen Südtirols (auch Südbahnlinien und alle Lokalbahnen) aufgegeben wurden oder nach diesen Stationen bestimmt waren und von solchen mutmaßlich geborgen wurden. — Diesen Eingaben wollen allenfalls die Aufnahmsbescheinigungen, Frachtbriefduplikate oder sonstige, das Verfügungsrecht begründende Belege angeschlossen werden.

* * *

Da der Wiederaufbau der zerstörten Magazine in Galizien längere Zeit erfordert, die Aufnahme mindestens des Approvisierungsverkehrs aber eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist, wurden die Vorschriften über die Ablieferung der Güter den gegebenen Verhältnissen angepaßt. Zu diesem Zwecke hat das Eisenbahnministerium über die Ablieferung der Güter in Stationen der Staatsbahndirektionen Krakau, Lemberg, Stanislau und der Betriebsleitung Czernowitz auf Grund des § 2, Abs. 4, des Eisenbahnbetriebsreglements folgende Ausnahmeverfügungen getroffen: 1. Die Vorschrift des § 80, Abs. 1, Eisenbahnbetriebsreglement, daß die Frist für die Abnahme der Güter mindestens 24 Stunden betragen müsse, wird außer Kraft gesetzt. Die Eisenbahn ist berechtigt, diese Frist unter sofortiger Aufhebung der gegenständlichen Tarifbestimmungen nach eigenem Ermessen durch Aushang in den Stationen festzusetzen. 2. Die Bestimmung des § 81, Abs. 1, Eisenbahnbetriebsreglement über die Frist für die Einlösung des Frachtbriefes wird aufgehoben. Die darauf beruhenden tarifarischen Ausführungsbestimmungen treten daher außer Kraft. Der Empfänger ist verpflichtet, den Frachtbrief innerhalb der durch Aushang in der Bestimmungsstation festgesetzten Abnahmefrist einzulösen und das Gut sofort abzunehmen. 3. Sind geeignete Lagerräume der Eisenbahn in der Bestimmungsstation nicht vorhanden oder reichen sie nicht aus oder werden sie für sonstige Zwecke benötigt, so kann die Eisenbahn die nicht abgenommenen Güter auf Kosten und Gefahr des Verfügungsberechtigten entweder anderweitig auf Lager gehen oder bahnseits im Freien lagern oder bahnämtlich verkaufen. Eine Verständigung des Absenders oder Empfängers von dem bevorstehenden Verkauf ist nicht erforderlich. Ergibt sich ein Ablieferungshindernis, so ist die Eisenbahn nur dann verpflichtet, den Absender gemäß § 81 Eisenbahnbetriebsreglement von der Ursache des Hindernisses zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen, wenn das Gut in der Bestimmungsstation in den Lagerräumen der Eisenbahn sicher verwahrt werden kann. Andernfalls kann die Eisenbahn das Gut sofort ohne vorausgehende Verständigung des Absenders und Empfängers verkaufen. 5. Diese Vorschriften treten sofort in Kraft.

BUCHANZEIGEN.

Österreichisches Kursbuch. Vor kurzem erschien eine neue Sonderausgabe (Juli 1915), enthaltend die Fahrpläne der österreichischen Reichshälfte, die um so wichtiger ist, als seit längerer Zeit kein Kursbuch erschienen war und dessenungeachtet vielfache Änderungen im Eisenbahn- und Schiffsverkehr eingetreten sind.

Diese Sonderausgabe ist erhältlich in allen Buchhandlungen, Tabak-Trafiken, Zeitungsverschleißen usw. oder direkt vom Verlage der Waldheim-Eberle A.-G. in Wien, VII. Andreasgasse 17, gegen Voreinsendung von K 1.50 (einschl. portofreier Zusendung).

Das Eisenbahnwesen der Schweiz. Erster Teil: Die Geschichte des Eisenbahnwesens. Zweiter Teil: Die schweizerischen Eisenbahnen 1911. Von Placid Weissenbach, gewesener Präsident der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen.*) Zürich 1914. Druck und Verlag: Art. Institut Orell Füssli. Preis M 16.

Der erste Teil dieses Werkes über die schweizerischen Bahnen ist ausschließlich der Geschichte dieses Bahnnetzes gewidmet. Es schildert die Anfänge des Eisenbahnwesens, das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom Jahre 1852 (welches das Recht der Konzessionserteilung nicht dem Bunde vorbehielt, sondern den Kantonen überließ), die Entwicklung der einzelnen, großen schweizerischen Privatbahnen, die Gründung der ersten schweizerischen Alpenbahn, das Eisenbahngesetz vom Jahre 1872, die Verstaatlichungsversuche, die schweizerischen Eisenbahnverbände, den Rückkauf der Hauptbahnen und die Entwicklung der schweizerischen Haupt- und Nebenbahnen bis Ende 1911.

Der zweite Teil des Werkes enthält eine Darstellung des gesamten derzeitigen schweizerischen Eisenbahnwesens unter folgenden Gesichtspunkten: 1. Stand der schweizerischen Eisenbahnen 1911. (Feste Bahnanlagen, Rollmaterial, Baue kosten.) 2. Tarifwesen und Verkehr. 3. Betrieb. 4. Finanzielle Ergebnisse. 5. Verwaltung und Personal. 6. Ausländische Bahnen in der Schweiz und schweizerische Bahnen im Auslande. 7. Die Gesetzgebung im Eisenbahnwesen. 8. Die Aufsichtsbehörde über das schweizerische Eisenbahnwesen. 9. Die Stellung der Kantone im Eisenbahnwesen. Kantonale Subventionsgesetze. 10. Gehaltsordnung der Bundesbahnen

Diese dem Inhaltsverzeichnis des Werkes entnommenen Schlagwörter zeigen das Ziel des Verfassers auf Grund

*) Vor kurzem verstorben.

Digitized by Google

der historischen Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens „eine kurzgefaßte Darstellung des Standes der schweizerischen Eisenbahnen zur allgemeinen Orientierung und nicht für Fachmänner und Spezialisten, denen die Fachliteratur zur Verfügung steht, zu geben." Hiebei tritt allerdings die rein technische Seite des Eisenbahnwesens neben der administrativen vollkommen in den Hintergrund. Daß die Darstellung mit dem Jahre 1911 schließt, hat seinen Grund darin, daß im Momente der Abfassung des Werkes erst die statistischen Angaben bis 1911 zur Verfügung standen.

Im allgemeinen wäre über das Werk zu sagen, daß es bei seiner Reichhaltigkeit und der Art der Darstellung vom Anfang bis zum Ende das Interesse des Lesers fesselt. Es dürfte auch wenige Männer in der Schweiz geben, die berufener gewesen wären, sich ohne Unterstützung von Mitarbeitern an ein derartiges, umfassendes Werk zu wagen. Weissenbach steht seit vielen Jahren im Dienste der schweizerischen Bahnen, hat die höchste Stellung bei den Bundesbahnen eingenommen und an vielem mitgearbeitet, was heute der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens angehört. Überdies hat er als Schriftsteller bereits einen weit über die Grenzen seiner Heimat bekannten Namen.

Da es von vornherein ausgeschlossen ist, im Rahmen eines Berichtes ein erschöpfendes Bild des etwa 500 Seiten starken Buches zu geben und überdies für den österreichischen Leser die Darstellung des gegenwärtigen Standes des schweizerischen Eisenbahnwesens von weit größerem Interesse als der historische Teil des Werkes ist, begnügen wir uns damit, einige wenige Einrichtungen der schweizerischen Bahnen, welche sich von den österreichischen unterscheiden, in folgendem herauszuheben. Denn naturgemäß sind die wichtigsten Grundlagen des Eisenbahnwesens in Österreich und in der Schweiz ähnlicher oder gleicher Art, wie etwa das Transportrecht oder die rechtlichen Grundlagen des Bahnbestandes und mehr.

Tarifwesen:

Um eine einfachere Gestaltung der Tarife im direkten Verkehr zwischen den Bundesbahnen und den Privatbahnen zu ermöglichen, haben auf Anregung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes die Privatbahnen zum größten Teil die Tarifsätze der Bundesbahnen angenommen; die Ausgleichung mit den höheren Ansätzen ihrer Konzessionen ist dadurch gefunden worden, daß durch Zuschläge zu den üblichen Entfernungen Tarifkilometer gebildet wurden, die nun der Frachtberechnung als Grundlage dienen.

Personal der schweizerischen Bundesbahnen:

Die Beamten und Angestellten sind auf eine dreijährige Amtsdauer gewählt; sie sind damit den Beamten der allgemeinen Bundesverwaltung gleichgestellt. Tatsächlich ist die Anstellung allerdings nicht auf diese drei Jahre beschränkt, indem auf den Zeitpunkt der periodischen Wahlerneuerung alle im Dienste stehenden Beamten als angemeldet betrachtet und ohne weiteres für eine fernere Amtsdauer bestätigt werden, falls nicht ganz besondere Gründe für die Nichtbestätigung vorliegen.

Besoldungen des Personales der schweizerischen Bundesbahnen:

Die dem Fahrpersonal früher bezahlten Ersparnisprämien für den Verbrauch von Brenn- und Schmiermaterial sind weggefallen; dagegen erhält es Stundengeld für jede Stunde Arbeitszeit.

Personal der schweizerischen Privatbahnen:

Die Beamten und Angestellten der Privatbahnen sind mit Vertrag auf eine bestimmte Zahl von Jahren ernannt.

Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal, Krankenkassen:

Die einheitliche Krankenkasse der Bundesbahnen sorgt in erster Linie für die Krankenversicherung. Die Kassenmitglieder haben vom dritten Tage der Erkrankung an Anspruch auf ein tägliches Krankengeld. Außerdem besteht der Anspruch auf unentgeltliche ärztliche Behandlung. Die ärztliche Behandlung muß durch einen Kassenarzt stattfinden. Als Kassenarzt gilt aber jeder in der Schweiz diplomierte Arzt, der den von der Kasse für das Honorar bei Konsultationen und Hausbesuchen anerkannten Tarif sowie die Instruktionen für die Organisation des ärztlichen Dienstes anerkennt.

Die rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen zu Dritten:

Das Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten vom 19. Dezember 1874 bestimmt unter anderem: Der Eigentümer jedes Verbindungsgeleises ist verpflichtet, die Schienen einer neben- oder hinterliegenden Anstalt anschließen und das zu dessen Bedienung bestimmte Betriebsmateriel auf seinen eigenen Schienen verkehren zu lassen gegen Entschädigung, die in Ermanglung einer Verständigung durch das Bundesgericht bestimmt wird.

Stellung der Kantone im Eisenbahnwesen. Kantonale Subventionsgesetze:

Die Haupttätigkeit der Kantone in Eisenbahnsachen liegt auf volkswirtschaftlichem Gebiete. Nur der tatkräftigen, finanziellen Unterstützung durch die Kantone verdanken eine Reihe von Bauunternehmungen ihr Zustandekommen. Ein sehr ausgedehntes System der Unterstützung des Baues von Eisenbahnen besitzt der Kanton Freiburg, der sich schon bei Erstellung der ersten Bahnlinien durch tatkräftiges Eingreifen ausgezeichnet hat. Laut des Gesetzes über die Beteiligung des Staates und der Gemeinden am Bau der Eisenbahnen vom 11. Mai 1904 kann der Staat für den Bau einer Eisenbahn einen Beitrag leisten, insoferne sie für den Kanton oder die Gesamtheit einer Gegend ein gemeinnütziges Werk begründet. Den Gemeinden bleibt freigestellt, am Bau einer Bahn sich zu beteiligen, die der Ortschaft schätzbare Vorteile bringt. Sobald der Staat einem Bahnunternehmer die Eigenschaft eines gemeinnützigen Werkes zuerkennt und einen Beitrag leistet, haben die interessierten Gemeinden gleichfalls die Pflicht, im Verhältnis ihrer Mittel sowie des Vorteiles, der ihnen den neuen Verkehrsweg bringen kann, sich an ihm finanziell zu beteiligen.

Zum Schlusse möchte der Referent bemerken, daß in dem ganzen Buche weder von der Dienstsprache der schweizerischen Bundesbahnen noch von irgend einer Bestimmung sprachlicher Natur die Rede ist. Sollte bei den schweizerischen Bundesbahnen trotz der drei im Lande herrschenden Sprachen niemals eine Sprachenfrage aufgetaucht sein?

Placid Weissenbach hat sich mit seinem Buch nicht nur den Dank seiner heimischen, sondern auch aller Fachgenossen verdient, welche nun in der Lage sind, sich über die grundsätzliche Regelung von Angelegenheiten eines angrenzenden wichtigen Eisenbahnnetzes rasch und verläßlich zu orientieren. Dr. W.

Deutsche Rundschau für Geographie. Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner herausgegeben von Professor Dr. Hugo Hassinger. XXXVII. Jahrgang 1914/15. (A. Hartlebens Verlag in Wien.)

Aus dem Inhalte des vorliegenden zehnten Heftes, Juli 1915, führen wir die Hauptartikel an:

Digitized by Google

Der militärische Wert von Meerengen und die englische Meerengenpolitik. Von Dr. R. Hennig, Berlin-Friedenau. — Bilder vom Golf von Ismid. Von Professor Dr. W. Endriß, Stuttgart. (Mit 5 Originalaufnahmen des Verfassers.) — Die Höhenlage der sächsischen Eisenbahnstrecken. Von Bernhard Meinke, Geithein. — Die „Costa de Sotavento" in Mexiko. (Mit 5 Bildern.) Von Dr. Max Leopold Wagner, Berlin. — Die Vulkangebiete Zentralamerikas und Westindiens. Geographisch betrachtet von Margarethe Barchewitz-Greifswald. (Mit einer Karte.) — Bilder vom ostungarischen Kriegsschauplatz. (Mit 8 Bildern.) Von Univ.-Professor Dr. Géza Czirbusz, Budapest.

Den weltbewegenden Ereignissen der Gegenwart Rechnung tragend, wendet die „Deutsche Rundschau für Geographie" in ihrem laufenden Jahrgange, ohne den bisher verfolgten bewährten Weg zu verlassen, insbesondere den vom Kriege ergriffenen Ländern und Kolonien ihre Aufmerksamkeit zu. Ein großer Kreis von gediegenen Mitarbeitern gewährleistet die erfolgreiche Durchführung ihrer Aufgabe.

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das
Südbahnwerk
Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen
Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978
Vertreter für Österreich-Ungarn:
FRIEDRICH JURANY
Wien, IV. Radeckgasse 3.
Telephon 6681.

Wohnung für Eisenbahner.
Zimmer, Küche K 27, Zimmer, zwei Kabinette, Küche, Glasveranda, Gartenbenützung K 31 monatlich.
Weidlingau-Wurzbachtal, Mühlbergstraße 14.

Allgemeine Uniformierungsanstalt
BACK & FEHL
Wien, IX. Elisabethpromenade 23
Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz
Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise
:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::
Telephon 13530 Telephon 13530

Siemens & Halske A.-G.
Wien, III. Apostelgasse 12.
Eisenbahnsicherungsanlagen.
Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Schleuderwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.
Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

TROTZ DES KRIEGES
Bad *Pöstyén* offen!
1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten, 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).
Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Schnelldreh-Revolverstahl No 5% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

ad Z. 1541/2—III.

Schwellenlieferungs-Ausschreibung pro 1916. (Lieferterminerstreckung.)

Für die vor kurzem verlautbarte obbezeichnete Lieferungsausschreibung wurden sämtliche in den offiziellen Kundmachungen angeführten Liefertermine um je zwei Monate erstreckt.

Wien, im Juli 1915.

K. k. Staatsbahndirektion Wien
für sämtliche beteiligte
k. k. Staatsbahndirektionen.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftausströmer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugtrennungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftausströmer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Regulliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.
Telephon 12986. Telephon 21113

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1835. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör,
b) Mobilien aller Art
c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.844.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an Eisenbahnbeamte Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Persent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Persent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

No. 16. Wien, den 15. August 1915. XXXVIII. Jahrgang.

Stanford Library 15 1916

INHALT: Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen. Von Dr. Johann Pospíšil. (Fortsetzung folgt.) — Über Personen-Schwebebahnen. Vortrag, gehalten im Club Österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig. (Schluß folgt.) — Verschiedenes: Auszeichnungen für Verdienste um die finanzielle Sicherung der k. k. priv. Südbahngesellschaft. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Bahnhofvolksküchen für die Eisenbahner. Kriegsbeschädigtenfürsorge der königl. preußischen Staatsbahnen. Kriegsfürsorgetätigkeit der A. T. E.-Bediensteten. Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres im Jahre 1914. — Buchanzeigen: Das Verkehrsproblem der Großstadt mit Berücksichtigung Wiens. Die Bergstadt. Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Neueste Erfindungen und Erfahrungen. — Geschäftsanzeigen.

Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen.

Von Dr. **Johann Pospíšil.**

(Fortsetzung zu Nr. 11.)

Ad 2. Provisionsfonds.

Dienstzweig	1900—1904			1905—1909			1900—1909		
	Fälle von Provisionierungen	Teilnahmszeit	Alter	Fälle von Provisionierungen	Teilnahmszeit	Alter	Fälle von Provisionierungen	Teilnahmszeit	Alter
Kanzleidienst . . .	119	16·43	49·43	140	18·19	51·51	259	17·38	50·55
Zugförderung	364	14·30	45·82	679	18·09	48·11	1043	16·76	47·31
Zugbegleitungsdienst	406	14·93	44·41	562	17·52	46·26	968	16·45	45·42
Stationsdienst . . .	699	15·00	49·12	1268	17·45	49·28	1967	16·57	49·28
Bahnerhaltung	619	17·46	52·81	1156	16·93	49·64	1775	17·11	50·78
Werkstättendienst . . .	417	12·61	51·44	790	15·59	53·66	1265	14·45	52·83

Also die Reihenfolge:

1900—1904	1905—1909	1900—1909
1. Bahnerhaltung (1)	1. Kanzleidienst (2)	1. Kanzleidienst (3)
2. Kanzleidienst (3)	2. Zugförderung (5)	2. Bahnerhaltung (2)
3. Stationsdienst (4)	3. Zugbegleitungsdienst (6)	3. Zugförderung (5)
4. Zugbegleitungsdienst (6)	4. Stationsdienst (4)	4. Stationsdienst (4)
5. Zugförderung (5)	5. Bahnerhaltung (3)	5. Zugbegleitungsdienst (6)
6. Werkstättendienst (2)	6. Werstättendienst (1)	6. Werkstättendienst (1)

Ad 3. Beide Fonds zusammen.

Dienstzweig	1900—1904			1905—1909			1900—1909		
	Fälle von Versetzungen in den Ruhestand	Teilnahmszeit	Alter	Fälle von Versetzungen in den Ruhestand	Teilnahmszeit	Alter	Fälle von Versetzungen in den Ruhestand	Teilnahmszeit	Alter
Kanzleidienst . . .	212	21·90	54·58	227	23·26	55·11	439	22·59	54·83
Zugförderung	632	19·49	49·29	955	21·16	50·49	1587	20·49	50·01
Zugbegleitungsdienst	608	19·04	48·86	727	20·48	49·16	1335	19·84	49·03
Stationsdienst . . .	951	18·31	52·—	1550	19·59	51·55	2501	19·10	51·72
Bahnerhaltung	1034	21·41	55·61	1519	19·86	52·16	2553	20·44	53·56
Werkstättendienst . . .	505	13·61	52·01	819	16·01	53·83	1324	19·09	53·14

Den nun aus diesen Ziffern zusammengestellten Reihen:

1900—1904	1905—1909	1900—1909
1. Kanzleidienst (2)	1. Kanzleidienst (1)	1. Kanzleidienst (1)
2. Bahnerhaltung (1)	2. Zugförderung (5)	2. Zugförderung (5)
3. Zugförderung (5)	3. Zugbegleitungsdienst (6)	3. Bahnerhaltung (2)
4. Zugbegleitungsdienst (6)	4. Bahnerhaltung (3)	4. Zugbegleitungsdienst (6)
5. Stationsdienst (4)	5. Stationsdienst (4)	5. Stationsdienst (4)
6. Werkstättendienst (3)	6. Werkstättendienst (2)	6. Werkstättendienst (3)

kommt wegen der großen Anzahl der in ihnen zusammengefaßten Fälle der Anspruch auf die größte Wahrscheinlichkeit zu.

Das im Kanzleidienst beschäftigte Personale weist sowohl eine hohe Altersstufe als auch eine lange Teilnahmszeit auf. Die beim Zugförderungspersonale

Digitized by Google

hervortretende lange Teilnahmszeit bei verhältnismäßig niedrigem Alter ist zweifellos der $1^1/_2$fachen Anrechnung der im Lokomotivdienst verbrachten Dienstzeit zuzuschreiben. Die verhältnismäßig günstigen Alterswerte des Bahnerhaltungspersonales dürften auf die gesunde Beschäftigungsart dieser Bedienstetenkategorie zurückzuführen sein. Das Zugbegleitungspersonale entstammt zumeist der Auslese des Stationspersonales, welches als intelligenteres Element bald dem Fonds beizutreten pflegt, wodurch sich naturgemäß die Teilnahmezeit verlängert. Das hiedurch ermöglichte baldige Ausdienen setzt sodann den Durchschnitt der Alterswerte herab. Verspäteter Eintritt in den Fonds und daher verspätetes Ausdienen des Werkstättenpersonales verschaffen folgerichtig dieser Bedienstetengruppe eine günstigere Stellung in den Alterswerten als in den Teilnahmszeitwerten.

Es frägt sich nun, welche Verhältnisse in der einschlägigen Richtung bei den einzelnen Direktionen*) der k. k. Staatsbahnen obwalten.

Diesbezüglich seien folgende auf Grund des Beobachtungszeitraumes 1905 bis 1909**) ermittelte Verhältniszahlen angeführt.

1. Pensionsinstitut. Die durchschnittlichen Teilnahmszeitwerte der Mitglieder dieses Instituts bewegten sich in den Verwaltungsbezirken der einzelnen Direktionen in folgenden Reihen:

a) Beamte:

Direktionsbezirk	Durchschnittliche Teilnahmszeit in Jahren	Zahl der beobachteten Personen	Durchschnittliches Alter
Linz	32·85	79	57·60
Pilsen	32·50	73	61·05
Wien	32·10	181	57·13
Innsbruck	31·90	69	59·03
Olmütz	31·58	50	58·76
Krakau	30·37	68	60·13
Stanislaus	30·15	46	56·83
Prag	30·14	121	58·26
Villach	30·13	80	57·41
Lemberg	29·34	95	56·63
Czernowitz	25·90	25	53·44
Triest	23·67	20	50·67
b) Unterbeamte:			
Wien	33·05	68	59·85
Prag	32·53	93	59·86
Villach	31·63	61	57·77
Pilsen	31·44	75	58·01
Triest	30·77	9	54·77
Olmütz	30·38	29	57·60
Linz	30·33	45	58·73

*) Der Kürze halber wird als Direktion auch die Betriebsleitung in Czernowitz bezeichnet und behandelt.

**) Für die Jahre 1900 bis 1904 standen uns, wie eingangs erwähnt, die einschlägigen Angaben in der Einteilung nach den Direktionsbezirken nicht zur Verfügung.

b) Unterbeamte:

Direktionsbezirk	Durchschnittliche Teilnahmszeit in Jahren	Zahl der beobachteten Personen	Durchschnittliches Alter
Stanislau	29·18	22	57·73
Innsbruck	28·81	41	56·49
Czernowitz	26·91	11	52·54
Lemberg	26·37	79	57·90
Krakau	26·13	62	56·09
c) Diener und Hilfsbedienstete:			
Wien	32·34	44	59·—
Villach	31·74	65	58·73
Linz	30·82	49	60·02
Stanislau	30·47	23	60·64
Triest	30·16	18	59·75
Prag	29·11	111	—
Pilsen	28·93	120	60·70
Lemberg	26·89	95	60·39
Olmütz	26·50	28	59·75
Innsbruck	26·46	13	59·23
Krakau	24·66	32	56·34
Czernowitz	23·00	9	54·44

2. Provisionsinstitut. Hier seien nur die Werte der Unterbeamten und der Diener samt Hilfsbediensteten zu beobachten, da die die Beamten betreffenden Ziffern wegen geringer Zahl der in Betracht kommenden Erscheinungen wertlos sind.

a) Unterbeamte.

Direktionsbezirk	Durchschnittliche Teilnahmszeit in Jahren	Zahl der beobachteten Personen	Durchschnittliches Alter
Innsbruck	26·66	62	56·34
Linz	26·14	50	56·30
Wien	25·32	77	53·31
Pilsen	25·15	22	51·17
Villach	22·91	21	50·59
Triest	22·58	22	48·23
Prag	22·43	47	48·94
Czernowitz	21·06	18	48·00
Olmütz	21·00	8	47·50
Stanislau	20·21	37	46·65
Lemberg	18·88	60	46·15
Krakau	18·08	50	49·08
b) Diener und Hilfsbedienstete:			
Linz	22·52	421	56·06
Innsbruck	19·21	413	53·09
Pilsen	18·12	320	51·63
Wien	17·42	460	51·95
Prag	16·54	368	49·82
Olmütz	16·40	127	49·65
Triest	16·18	120	48·03
Villach	16·17	302	52·46
Krakau	15·64	495	48·43
Lemberg	12·63	631	47·72
Czernowitz	11·78	116	45·07
Stanislau	11·68	343	44·38

Digitized by Google

3. Die durchschnittliche Teilnahmszeit aller Mitglieder des Pensionsinstitutes:

Direktionsbezirk	Durchschnittliche Teilnahmszeit in Jahren	Zahl der beobachteten Personen	Durchschnittliches Alter
Linz	31·61	173	60·00
Wien	31·34	293	58·56
Villach	31·02	206	57·91
Pilsen	30·60	268	59·66
Prag	30·47	325	59·69
Innsbruck	30·30	123	57·72
Olmütz	30·00	107	58·72
Stanislau	29·98	91	58·02
Krakau	27·62	162	57·16
Lemberg	27·61	269	58·66
Triest	27·53	47	54·70
Czernowitz	25·54	45	53·55

4. Die durchschnittliche Teilnahmszeit aller Mitglieder des Provisionsinstituts:

Direktionsbezirk	Durchschnittliche Teilnahmszeit in Jahren	Zahl der beobachteten Personen	Durchschnittliches Alter
Linz	22·97	475	55·83
Innsbruck	20·27	481	51·79
Wien	18·69	544	52·14
Pilsen	18·60	343	51·55
Triest	17·30	143	48·25
Prag	17·24	417	49·59
Olmütz	16·66	135	49·18
Villach	16·63	324	52·32
Krakau	15·88	546	50·29
Lemberg	13·20	695	47·64
Czernowitz	13·03	135	44·50
Stanislau	12·24	381	44·51

5. Die durchschnittliche Teilnahmszeit aller Mitglieder des Pensions- und des Provisionsinstituts:

Direktionsbezirk	Durchschnittliche Teilnahmszeit in Jahren	Zahl der beobachteten Personen	Durchschnittliches Alter
Linz	25·29	648	56·94
Pilsen	23·86	611	55·11
Wien	23·12	837	53·55
Prag	23·02	742	54·02
Olmütz	22·53	242	53·40
Innsbruck	22·31	604	53·00
Villach	22·21	530	54·49
Triest	20·93	190	49·85
Krakau	18·57	708	51·87
Lemberg	17·22	964	50·72
Czernowitz	16·16	180	46·77
Stanislau	15·87	472	47·11

Es ist klar, daß die wirklichen Verhältnisse nur durch solche Zahlen verläßlich erfaßt werden, welche auf Grund eines ausreichenden Beobachtungsstoffes gewonnen worden sind.

Im Hinblick darauf können die Angaben der sub 1 und 2 angeführten Tafeln, da diese nur einzelne Bedienstetenkategorien in den einzelnen Fonds, daher verhältnismäßig nur geringe Zahl von Erscheinungen umfassen, nicht ohne weiteres als verläßlich angesehen werden; dasselbe gilt auch von den Tabellen 3, 4 und 5, soweit sie kleine Direktionsbezirke (Olmütz, Triest und Czernowitz) betreffen.

Die Ursachen der Verschiedenheiten, die bei der Durchsicht der übrigen, das wahre Bild des wirklichen Standes sonach mit größerer Verläßlichkeit wiedergebenden Tabellen wahrzunehmen sind, und die in annähernd gleicher Stärke auch bei der Beobachtung der Alterswerte in Erscheinung treten, lassen sich nicht in jeder Richtung mit Genauigkeit ergründen. Viele Umstände wirken hier mit; so die Verschiedenheit der sittlichen und Bildungsstufe der Bevölkerung und sonach auch der Bediensteten der einzelnen Direktionsbezirke, verschieden gutes Funktionieren der über die Pensionierung der Bediensteten entscheidenden Organe und insbesondere Tatsachen geschichtlicher Natur.

Aus naheliegenden Gründen muß hier leider auf die nähere Erörterung der erst angeführten Umstände verzichtet werden.

Soferne es sich um Gründe geschichtlicher Natur handelt, ist es zunächst klar, daß jene Direktionsbezirke, die erst in den letzten Jahren entstanden sind, oder erst in den letzten Jahren die jetzige Ausdehnung erfahren haben und daher in der Mehrzahl ein Personal jüngerer Alterszusammensetzung umfassen, in den obigen Reihen eine ungünstigere Stellung einnehmen müssen, als Direktionen, die seit Beginn des Zeitraumes, auf welchen sich unsere Beobachtung bezieht, in der jetzigen oder in nahezu der gleichen Ausdehnung bestanden haben.

Dieser Umstand würde, soweit mit Rücksicht auf das Obangeführte die Ziffern der Bezirke Triest und Czernowitz überhaupt ernst zu nehmen sind, insbesondere bezüglich dieser Bezirke zutreffen*).

(Fortsetzung folgt.)

Über Personen-Schwebebahnen.

Vortrag, gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig.

(Fortsetzung zu Nr. 12.)

Dagegen ist es außer Zweifel, daß die vorstehenden geschichtlichen Angaben für die zweite hieher zu rechnende Bahn im vollen Umfange zutreffen. Es ist dies die neue Kohlererbahn, mit deren Bau im Jahre 1911 von der

*) Die Betriebsleitung Czernowitz ist nämlich erst im Jahre 1904 entstanden, wobei sie nur einen Teil des Personals von der Staatsbahndirektion Stanislau übernommen hat. Das übrige Personal wurde neu aufgenommen. Ähnlich war es im Direktionsbezirke Triest der Fall, wo nach dem Jahre 1906, in welchem die großen Alpenbahnen eröffnet und ihr zugeteilt worden sind, der größte Teil des jetzigen Personals dieser Direktion durch Neuaufnahmen erworben wurde.

Digitized by Google

Firma Adolf Bleichert & Co. begonnen und die im Herbst 1912 fertiggestellt wurde. (Vergl. Fig. 22 und 23). Diese Bahn ist eine eigentliche Bahn mit zwölf Zwischenstützen, doppelten Tragseilen, doppelten Zugseilen und doppelter Fangvorrichtung an den Wagen. Die beiden Wagen fassen jeder 16 Personen, sie arbeiten im Pendelverkehr. Die Bahn beginnt in der Fußstation auf den Wiesen am Ufer des Eisack und geht gleich ziemlich steil mit einer größeren Spannweite in die Höhe hinauf. Dann geht sie über eine etwa $29^1/_2$ *m* hohe Stütze und steigt bis zum Knick des Berges an, wo ein sogenannter Stützenübergang durch eine Anzahl dicht zusammengesetzter Stützen geschaffen ist, um auf diese Weise eine Kurve von großem Radius für den Vertikalknick zu gewinnen, die eine sanfte Überfahrt ohne Pendeln des Wagens gestattet. Die

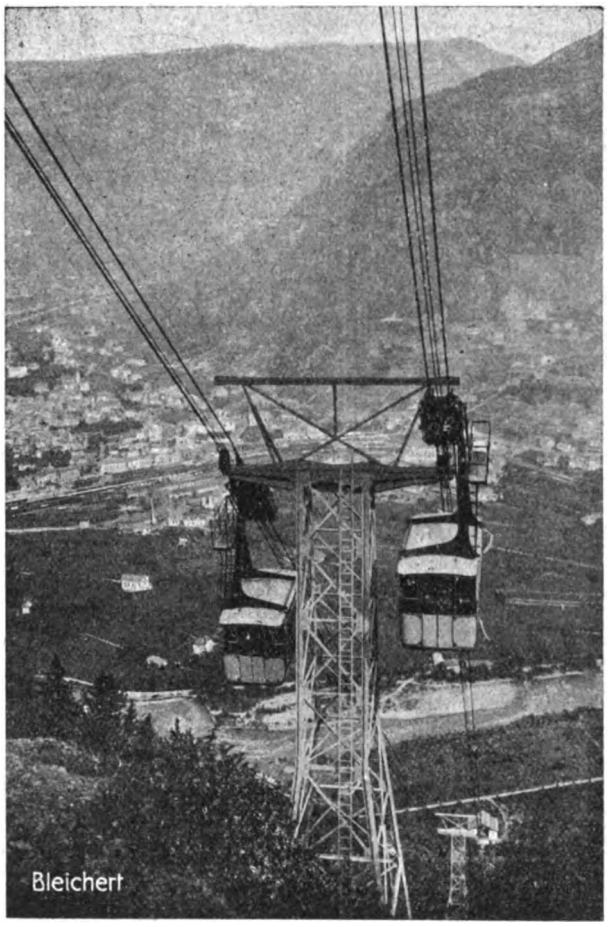


Fig. 22. Zwei sich begegnende Wagen der Kohlererbahn bei Bozen.

Steigung beträgt hier nahezu 45° unter Berücksichtigung des Seildurchhanges vor den Stützen. Dann geht die Bahn mit geringerer Steigung bis zur oberen Station, in der sich der Antrieb befindet, der elektrisch vom Elektrizitätswerk Zwölfmalgreien aus betätigt wird. Jede Fahrbahn besteht aus zwei Tragseilen von zirka 44 *mm* Stärke, die Wagen sind über die obere Station durch doppelte gleichbelastete Zugseile verbunden, über die untere Station durch doppelte gleichstarke Ballastseile, die dort gespannt werden. In der unteren Station hängen auch die Spanngewichte der Tragseile. In der oberen Station sind Einrichtungen getroffen, die ein Überfahren der Endstellung des Wagens mit Zuverlässigkeit ausschließen, ferner die Hauptbremsen und Handbremsen für den Führer, Teufenanzeiger, und Windhubbremsen und die automatischen Sicherheitseinrichtungen für Stillsetzen und Motorausschalten der Bahn bei Bruch eines der Tragseile oder eines der Zugseile. Im Wagenlaufwerk selbst befindet sich eine doppelte Fangvorrichtung, die mit vier Fangvorrichtungen auf die Tragseile wirkt und von den Zugseilen betätigt wird. Außerdem können sie beim Überschreiten der zulässigen Fahrgeschwindigkeit durch eine Zentrifugalbremse eingeworfen werden.

Es ist das eine sehr wichtige Einrichtung, denn es ist wohl noch in aller Erinnerung, daß im Jahre 1913 auf der Kapribahn schwere Unfälle, die Todesfälle zur Folge hatten, dadurch eintraten, daß das nur in einem Exemplar vorhandene Zugseil der dortigen Standbahn riß. Es ist sehr wahrscheinlich, daß dieser Unfall dadurch herbeigeführt wurde, daß durch verschiedene Abnutzung der Antriebsscheibe Spannungen in den auf- und ablaufenden Trum in der Antriebsstation eintraten, durch die das Zugseil zweimal nacheinander zerrissen wurde. Der niedergehende

Fig. 23. Personenkabine der neuen Kohlererbahn bei Bozen von Adolf Bleichert & Co., Leipzig.

Wagen schleift dann ein langes Zugseilende hinter sich her, so daß die dadurch hervorgerufene Reibung in solchen Fällen so groß sein kann, daß die durch Nachlassen der Zugseilspannung zu betätigende Fangvorrichtung der Wagen nicht zur Auslösung kommt. Man muß also ein Hilfsmittel haben, um gegenüber dieser Zufälligkeit geschützt zu sein und dieses Hilfsmittel ist bei der Kohlererschwebebahn in der Zentrifugalbremse im Wagenlaufwerk geschaffen worden. Die gesamte Länge der Kohlererschwebebahn beträgt 1650 *m*, der überwundene Höhenunterschied 840 *m*.

Man hat nun freilich versucht, Personen-Schwebebahnen zu bauen, ohne Rücksicht auf die geschichtlichen Voraussetzungen und auch dort einigen Erfolg gehabt, wo es sich um leichte Vergnügungsbahnen auf Ausstellungen und kurze Trajekte handelte. Sobald aber die Aufgabe

Digitized by Google

einer schwereren Touristenbahn gestellt war, zeigte es sich, daß die fehlenden Erfahrungen während des Baues selbst gesammelt werden mußten und daß sich dadurch die Bauzeit ganz außerordentlich in die Länge zog. Den Beweis liefert der Wetterhornaufzug, der bei nur 558 *m* schiefer Länge 4 Jahre Bauzeit erforderte, die später noch zu behandelnde Vigil-Jochbahn, die bis zu ihrer Inbetriebsetzung 3·5 Jahre Bauzeit verlangte und die Bahn gleichen Systemes auf dem Aiguille du Midi, an der Ende 1912 bereits über 3 Jahre gebaut wurde, ohne daß auch nur die unterste Sektion in Betrieb gekommen wäre.

Die älteste und am wenigsten den Sicherheitsanforderungen genügende Vergnügungsbahn dürfte die im Jahre 1898 von der Firma Ceretti & Tanfani in Mailand auf der Jubiläumsausstellung in Wien gezeigte Anlage sein. Sie ist als reine Lastenbahn nach dem Einseilsystem gebaut, wobei das Zugseil gleichzeitig Tragseil der Wagen ist. Die Bahn besaß einige Stützen, über deren Rollen das 30 *mm* starke Seil geführt war. Sie hatte bei einer Länge von 250 *m* 12 *m* Steigung. In der Endstation wurden die Wagen vom Seil abgehoben und gingen auf eine Schienenendumführung über. Sie wurden dann von Hand vorgeschoben und auf der anderen Seite wieder auf das Seil gesetzt. Vorhanden waren zehn zweisitzige, vollkommen offene, nur mit Drahtgeflecht umsponnen und einem Leinwandlacken überspannte Wagen. Der Antrieb war nicht fest, sondern auf den Spannschlitten des Seiles aufgesetzt. Er lief als Spanngewicht mit Rollen auf zwei geneigten Schienen und besaß nur eine einrillige Seilscheibe als Antriebsscheibe. Irgendwelche Sicherheitsvorrichtungen waren nicht vorhanden. Etwas fortgeschrittener waren die von derselben Firma auf den späteren Ausstellungen zu Mailand, Turin, Wien, Genua und Stockholm*) gezeigten Vergnügungsbahnen, die zwei besondere Fahrbahnen aus je zwei Tragseilen und ein endloses Zugseil besaßen. Die Tragseile lagen 10 bis 20 *m* über dem Boden und hatten Spannweiten von 50 bis 170 *m*. Auf jeder Fahrbahn verkehrte ein Wagen im Pendelverkehr, der 6 bis 8 Personen aufnehmen konnte. Die Wagen waren ähnlich wie 1898 in Wien mit Drahtgeflecht umgittert und unter den Seilen mit Leinwandlacken überspannt.

1911 folgten dann auf der Ausstellung in Turin zwei Bahnen der Firma Beleani & Benazolli in Mailand, von denen die eine mit 15 Wagen zu vier Plätzen arbeitende, mit zwei Stützen versehene 250 *m* lange Bahn, nach dem Lastenbahnsystem arbeitete. Es war für jede Fahrbahn ein Tragseil von 42 *mm* Durchmesser vorhanden, außerdem ein endloses, ständig umlaufendes Zugseil von 16 *mm* Durchmesser. In den Endstationen waren feste Hängeschienen, auf die die Wagen von den Seilen übergingen. Die Wagen wurden mit zwei Kuppelapparaten am Zugseil befestigt; dies war die einzige Sicherheitsmaßnahme. Allerdings läßt sich ein doppelter Kuppelapparat aus den bekanntgegebenen Zeichnungen nicht erkennen. Die Wagen selbst waren in sehr wenig ansprechender Weise ausgestaltet und käfigartig vergittert. Die Konstruktion war den Umständen entsprechend leicht gehalten, und zwar so leicht, daß ein Unfall eintrat, bei dem eine Stütze umgerissen und in den Po geworfen wurde.

Die zweite Bahn von 116 *m* Spannweite besaß zwei Fahrbahnen aus je einem Spiralseil und arbeitete mit zwei an dem einen Zugseil festen Wagen für je 12 Personen im Pendelverkehr. Die Leistung der ersten Bahn betrug 260 Personen in der Stunde, die der zweiten 360 Personen stündlich.

Neben diesen Vergnügungsbahnen kleinster Länge laufen die Bestrebungen, unabhängig von dem System der Lastenbahn ein zuverlässiges, allen Anforderungen gerecht werdendes System einer Personen-Schwebebahn auszubilden.

Eingeleitet wurden diese Versuche Leonardo Torrés, D. R.-P. 24.224 von 1887, Torrés wollte keine Zwischenstützen verwenden, sondern nur ein einfaches Trajekt für einen einzigen Wagen konstruieren, der von mehreren, parallel nebeneinander in zwei Gruppen ausgespannten Seilen getragen werden sollte. Es kam ihm hauptsächlich darauf an, eine Einrichtung zu finden, die bei Bruch eines der Tragseile eine wesentliche Spannungsvermehrung in dem anderen ausschließt. Ausgeführt wurde dieses System 1907 in San Sebastian*) in einem 280 *m* langen Trajekt von 28 *m* Steigung. Die ursprünglich von Torrés für notwendig erachtete große Zahl von Zugseilen ist bei der Bahn von San Sebastian verlassen worden, wo nur ein Zugseil angewandt ist. Sicherheits-, Fang- und Bremsvorrichtungen am Wagen sah Torrés nicht vor.

Es muß für die Folgezeit angenommen werden, daß man zu Tragseilen, die in gleicher Höhe nebeneinander angeordnet waren, kein Zutrauen hatte. So schreibt Feldmann**), zwei Tragseile nebeneinander geben keine Sicherheit, da bei einem Seilbruch das Fahrzeug umkippt. Aber auch eine größere Zahl von Seilen neben, über oder unter dem Wagen gibt, ganz abgesehen von der mit der Anzahl der Seile wachsenden Unbestimmtheit der Stützung, nicht ohne weiteres eine vollkommen kippsichere Stützung. — In einem Pohlig'schen Patent***) wird angegeben: „Ordnet man nämlich die beiden Tragseile nebeneinander an, so hängen die Wagen, da der Durchhang der Seile niemals gleich ist, meistens schief und beim Reißen eines Tragseiles tritt plötzlich eine seitliche Verschiebung des Wagenschwerpunktes ein, welche zu so heftigen Schwankungen führen kann, daß das Fahrzeug entgleist.“ — Die Ansicht ist falsch und es hätten in beiden Fällen einfache Versuche an zwei nebeneinander ausgespannten Bindfaden genügt, um die Haltlosigkeit dieser Behauptungen zu belegen. Aus der Voreingenommenheit, in der man sich befand, heraus, ordnete man daher die Tragseile senkrecht übereinander an und zwar in der Annahme, daß sich beim Bruch eines Seiles der Wagenschwerpunkt senkrecht herabsenken und so keine gefährlichen Schwankungen verursachte. Dabei beschränkt man sich auf zwei Seile für jede Fahrbahn. Aber auch diese Annahme ist nicht richtig, denn es kann auch bei untereinander liegenden Tragseilen sehr wohl zu schweren Unfällen für die Kabine kommen, wenn beispielsweise das obere Tragseil reißt. Woernle ist meines Wissens der erste, der auf diesen Umstand hingewiesen hat, denn es ist hiebei möglich, daß sich das abgerissene Seilende in dem Laufwerk verfängt und infolgedessen am vorderen Ende des Wagens herunterhängt, während das andere Seilende hinten herunterhängt. Hiedurch kann ein so großes Drehmoment herbeigeführt werden, daß die Kabine mit großer Kraft herumgeschleudert wird, wobei die Tragbänder wechselseitig auf Zug bezw. Druck beansprucht werden. Es ist anzunehmen, daß in einem solchen Falle, unter der Wirkung des schweren Tragseiles, die Kabine ohne weiteres von ihrem Laufwerk abgeschleudert werden würde. (Schluß folgt.)

*) Vergl. Frank, „Jahrbuch d. österr. Ingenieure und Architekten“ 1912. Vergl. Buhle, „Deutsche Bauzeitung“ 1910, Nr. 89.

*) Stephan, Fördertechnik 1911, Nr. 11, Z. d. V. d. I. 1909, Seite 1283.

**) D. R.-P. Nr. 143.075 von 1903.

***) D. R.-P. Nr. 235.147 von 1910.

Digitized by Google

VERSCHIEDENES.

Auszeichnungen für Verdienste um die finanzielle Sicherung der k. k. priv. Südbahngesellschaft. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 1. August d. J. dem Präsidenten des Verwaltungsrates der privilegierten Südbahngesellschaft Hofrate Dr. Alexander Ritter v. Eger den Freiherrnstand mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 1. August d. J. dem Generaldirektor der privilegierten Südbahngesellschaft Sektionschef a. D. Dr. August Ritter v. Weeber das Kommandeurkreuz des Leopold-Ordens, ferner dem Direktor für den finanziellen Dienst bei derselben Gesellschaft Vinzenz Adam und dem administrativen Direktor dieser Gesellschaft kaiserlichen Rate Dr. Gustav Fall den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse, sämtlichen mit Nachsicht der Taxe, allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 1. August d. J. dem Sektionschef im Eisenbahnministerium Dr. Robert Grienberger den Orden der Eisernen Krone 2. Klasse mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 1. August d. J. dem Sektionsrate im Eisenbahnministerium Dr. Gustav Stockhammer den Orden der Eisernen Krone 3. Klasse mit Nachsicht der Taxe, ferner dem Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Robert Lenz das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens und dem Ministerialkonzipisten im Eisenbahnministerium Dr. Otto Edlen v. Steyrer das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 1. August d. J. dem Revidenten der privilegierten Südbahngesellschaft Karl Tölsner das goldene Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Aus dem Personalstande der k. k. Nordbahndirektion wurden für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille 2. Klasse: Johann Čepera, Oberbauarbeiter in Laa. Durch Bekanntgabe der belobenden Anerkennung des k. u. k. Armee-Oberkommandos Eduard Oplustil, Bremser in Brünn. Dem Assistenten Johann Merkedes B. B. A. Biala wurde vom k. u. k. 4. Armee-Etappenkommando für seine durch Dienstbeflissenheit, Energie und großes Entgegenkommen durch sechs Monate dem Etappenmonturmagazin geleisteten, sehr ersprießlichen Dienste im Namen des Allerhöchsten Dienstes die belobende Anerkennung ausgesprochen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 14. Juli d. J. dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Bernhard Höchl in Anerkennung mutigen Verhaltens vor dem Feinde das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 14. Juli d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht: das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militär-Verdienstkreuzes: dem Titular-Oberinspektor Johann Drobil-Rušnov; das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militär-Verdienstkreuzes: dem Inspektor Franz Poleschensky das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberkommissären Adolf Lokvenc und Josef Kobsa sowie dem Baukommissär Viktor Jakupec; das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Adjunkten Géza Szabadi; das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Stationsmeister Edmund Keller, dem Werkmeister Franz Sponner und dem Lokomotivführer August Chyba; das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Werkmännern Stephan Plentaj und Michael Rogar, dem Bahnrichter Josef Goczian, dem Kondukteur Ivan Lovric — sämtliche der Militärbahn Banja Luka—Dobrljin; das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militär-Verdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre: dem Oberbaurate Emanuel Bittner der Militärbahn Banja Luka—Dobrljin.

Seine k. und k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektor-Stellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 15. Juni d. J. in Anerkennung besonderer Verdienste um die militärische Sanitätspflege im Kriege taxfrei zu verleihen geruht: die silberne Ehrenmedaille vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: den Schiffssteuermännern Josef Iskum, Anton Sorich, Johann Sütkei und Alexander Szabo, dem Werkführer Franz Koffer, den Maschinenbetriebsleitern Josef Fischer, Julius Hönich, Florian Mark, Eugen Pokorny und Oskar Wötzl — sämtliche bei der Ersten k. k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Ferner mit Entschließung vom 5. Juni d. J. die bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: als Förderern: dem Aspiranten der österreichischen Staatsbahnen Eugen Baron in Maishofen, dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Wilhelm Biesan in Bodenbach; dem Stationsvorstande der niederösterreichischen Landesbahnen Ludwig Klement in Wien; dem Stationsmeister der österreichischen Staatsbahnen Leander Ritter Sas von Hoszowski in Olmütz; dem Stationsmeister der österreichischen Staatsbahnen Anton Schubert in Wekelsdorf.

Bahnhofvolksküchen für die Eisenbahner. Die Staatseisenbahnverwaltung hat versuchsweise eine sozialpolitische Maßnahme eingeleitet, indem sie vorläufig auf dem Franz-Josef-Bahnhof in Wien und den Bahnhöfen in Gmünd und Amstetten Personalküchen errichten ließ, in welchen den Bahnbediensteten weißer und schwarzer Kaffee zum Preise von zehn bzw. sechs Hellern für ein Glas und Tee zum selben Preise zur Verfügung gestellt werden. Außerdem ist in den Küchen eine Schale kräftiger Kartoffelsuppe um sechs Heller zu haben. Der Zweck der Maßnahme liegt darin, den unter der Teuerung leidenden Eisenbahnern billige und gut zubereitete Speisen zu verabfolgen. Findet die Neuerung unter

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

dem Bahnpersonal Anklang, dann sollen die Küchen so erweitert werden, daß sie den Mittagstisch im Wirtshause ganz ersetzen. Sie werden dann womöglich in allen Bahnhöfen des Staatsbahnnetzes aufgestellt werden.

Kriegsbeschädigtenfürsorge der königl. preußischen Staatsbahnen. Für die Kriegsbeschädigtenfürsorge der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen ist eine besondere große Organisation geschaffen worden, die jetzt die praktische Arbeit aufgenommen hat. Die Fürsorge geht bei der Eisenbahn so weit, daß sie sich nicht nur auf die Eisenbahnbediensteten selbst, sondern auch auf deren kriegsbeschädigte Söhne erstreckt. Die erforderlichen Summen stehen durch die Kriegssammlung der Eisenbahn zur Verfügung, die es als eine ihrer Hauptaufgaben betrachtet, die angesammelten Mittel dazu zu verwenden, den kriegsbeschädigten Eisenbahnbediensteten sowie ihren kriegsbeschädigten Söhnen eine besondere Fürsorge zuteil werden zu lassen. Als Kriegsbeschädigte gelten Kriegsteilnehmer, die eine solche Verwundung, Verletzung oder dauernde Schädigung der Gesundheit durch den Krieg erlitten haben, daß auch nach Abschluß der durch die Heeresverwaltung ausgeübten Heilbehandlung und nach Entlassung aus dem Heeresverbande eine Wiederaufnahme des früheren Berufes nicht oder nicht ohneweiters möglich ist. Nicht nur die zum Waffendienst, sondern auch die zum Feldeisenbahndienst, zur Krankenpflege oder zu sonstigen Kriegsdienstleistungen Herangezogenen werden dabei als Kriegsteilnehmer angesehen.

Über Umfang und Art der Fürsorge sind Grundsätze aufgestellt worden, denen folgendes zu entnehmen ist:

1. Die besondere Fürsorge tritt insoweit ein, als nicht für die Kriegsbeschädigten auf Grund von Gesetzes-, Satzungs- oder Verwaltungsbestimmungen bereits ausreichend gesorgt ist. Sie kann sich nach Lage der einzelnen Fälle auf verschiedenen Gebieten betätigen: *a*) in Maßnahmen zur Besserung des Gesundheitszustandes des Kriegsbeschädigten, insbesondere zur Hebung seiner Erwerbsfähigkeit durch nachfolgende Heilbehandlung (mediko-mechanische, orthopädische Behandlung, Bestrahlungs- und Elektrisierungsverfahren, Heilbäder usw.) in geeigneten Anstalten, die eine besonders zweckentsprechende, auf die Wiederermöglichung einer beruflichen Tätigkeit abzielende Behandlung gewährleisten; in der Beschaffung besonderer Hilfsmittel, Ersatzglieder, Ersatzmittel u. dgl., *b*) in Beratung und Beistand bei der Auswahl einer passenden Berufstätigkeit — unter Mitwirkung von Berufshelfern —, *c*) in der Förderung der Wiedererlangung der Arbeitsfertigkeit zur Aufnahme des früheren Berufes, *d*) in der Ausbildung für einen anderen Beruf bei der Eisenbahnverwaltung, *e*) in Erziehung zu einem fremden Berufe (zu *c*) bis *e*) durch Beschäftigung und Unterweisung in Werkstuben, Unterrichtsanstalten usw.), *f*) in der Unterstützung bei der Unterbringung auf geeigneten Arbeitsposten, *g*) in der angemessenen Versorgung in Familien, in einem Heim oder in milden Stiftungen, wenn in Ausnahmefällen die Ertüchtigung zu einem passenden Beruf nicht mehr zu erreichen ist.

2. Die Kriegsbeschädigten und ihre Familien sind durch wohlwollenden Zuspruch, namentlich auch durch die Berufshelfer, sowie durch Verteilung geeigneter Schriften und Flugblätter dahin aufzuklären, daß das einzig würdige und zweckmäßige Ziel nicht in der Gewinnung und Erhaltung einer Rente oder Pension, sondern in dem Bestreben liegen muß, die alte Berufstätigkeit oder eine ähnliche oder eine neue angemessene Tätigkeit, soweit dies überhaupt im Bereiche der Möglichkeit liegt, aufzunehmen. Bei den Kriegsbeschädigten muß die Überzeugung geweckt und gestärkt werden, daß sie der Gesamtheit und ihren Familien noch sehr wertvolle Dienste leisten können. Hiebei muß namentlich immer wieder betont werden, daß es fast kein dauerndes Krüppeltum (schwere Beeinträchtigung der Bewegungsmöglichkeit und Körperhaltung) zu geben braucht, wenn bei den Beschädigten der eiserne Wille, es zu überwinden, vorhanden ist; es gibt kaum eine noch so schwere Verstümmelung, die den Betroffenen dauernd und vollständig erwerbsunfähig macht. Bei vielen Fällen hochgradiger Verkrüppelung kann, wie die Erfahrung lehrt, noch volle Arbeit geleistet werden und um so mehr natürlich in den nicht so schweren Fällen. Bei dieser Aufklärung muß stets in kameradschaftlicher, verständnisvoller Weise auf die besonderen Umstände des Einzelfalles eingegangen werden.

3. Ein ergänzendes Heilverfahren kann nur dann eingeleitet werden, wenn dadurch voraussichtlich die Wiederaufnahme des alten Berufes oder die Überführung in einen neuen passenden Beruf möglich erscheint.

4. Ist von einer nachfolgenden Heilbehandlung abzusehen oder ist sie erfolgreich beendet, so muß in erster Linie erstrebt werden, den Beschädigten für seinen alten Beruf oder einen ähnlichen Beruf geschickt zu machen durch praktische Unterweisung und Anleitung zur Tätigkeit. Zu diesem Zwecke werden die Beschädigten geeigneten Werkstuben, Unterrichtsanstalten und Lehrmeistern überwiesen werden. Bei der Wiederaufnahme der Tätigkeit muß die erforderliche Schonung gewährt und auf eine allmähliche Stärkung der Arbeitskraft Bedacht genommen werden.

5. In gleicher Weise ist bei der Überführung in einen neuen Beruf bei der Eisenbahnverwaltung oder an anderer Stelle vorzugehen. Die Berufsberatung wird auch hiebei die eigenen Wünsche des Beschädigten, seine Vorbildung, das Maß der ihm gebliebenen Leistungsfähigkeit und die Aussichten des neuen Berufes zu würdigen haben. Soweit angängig, wird der Beschädigte einer Tätigkeit bei der Eisenbahnverwaltung zuzuführen sein. In den übrigen Fällen ist ihm zur Erschließung eines anderen angemessenen Arbeitsgebietes in geeigneter Weise — unter Umständen unter Heranziehung der Fürsorgeeinrichtung für Arbeitsnachweis und Arbeitsvermittlung — Beistand zu leisten.

6. In den Ausnahmefällen, wo eine Berufstätigkeit gar nicht oder nur in sehr geringem Umfange möglich ist, kann die Versorgung der Beschädigten in seiner eigenen Familie, in geeigneten anderen Familien, in einem Heim oder in milden Stiftungen bewirkt werden.

7. Während der ergänzenden Heilbehandlung und während der Ausbildung zu einer Erwerbstätigkeit ist, soweit Fürsorgemittel von anderer Seite nicht ausreichend gewährt werden, nach Möglichkeit durch Bewilligung von Beihilfen zu sorgen.

8. Alle Fürsorgearbeit muß so geleistet werden, daß der Gedanke, den Beschädigten werde etwa aus Mitleid Hilfe und Beistand gewährt als unzutreffend abgelehnt wird. Die Fürsorgetätigkeit muß vielmehr deutlich erkennbar von dem Bewußtsein getragen sein, daß es sich um die selbstverständliche Erfüllung einer hohen vaterländischen Ehrenpflicht handelt.

Die Geschäftsführung wird von einem Hauptausschuß in Berlin, unter Unterstützung durch Bezirksausschüsse wahrgenommen, die am Sitze jeder Eisenbahndirektion, des Zentralamtes und der Generaldirektion in Straßburg gebildet sind. Sie wird vom Aufsichtsrat, dessen Vorsitzender Ministerialdirektor Hoff ist, überwacht. Alle Verwaltungsämter sind Ehrenämter. Zur Vorbereitung und Hilfeleistung bei der Feststellung der für das Einsetzen einer besonderen Fürsorgetätigkeit geeigneten Fälle werden nach Bedarf die Dienststellen der Eisenbahnverwaltung sowie die Bahn- und Kassenärzte und die Vertrauensärzte herangezogen werden.

Digitized by Google

Kriegsfürsorgetätigkeit der A. T. E.-Bediensteten. Die A. T. E.-Bediensteten haben seit Kriegsbeginn bis einschließlich 30. Juni 1915 aus ihren Gehalts- und Lohnbezügen für Kriegshilfezwecke insgesamt K 58.599·45 gewidmet. Außerdem leisteten ihre Frauen und Töchter für die Kriegsfürsorgetätigkeit der freien Vereinigung neben vielen Sachspenden bis Ende Juni Barbeträge von K 3.310·39 und erzielten durch Veranstaltung von „Kriegsjausen" einen Reinertrag von K 611·88. Durch Zuwendungen, Erlöse aus gewidmeten Verkaufsgegenständen und Zinsen gingen ein K 2.194·18, insgesamt K 64.712·90. Hievon wurden zugeführt dem Roten Kreuz K 13.108·58, anderen Hilfsunternehmungen und -Ausschüssen K 7.437·19 und zur unmittelbaren Unterstützung eingerückter, kriegsverletzter und -kranker A. T. E.-Bediensteter und deren Angehörigen verwendet K 7.673·56. Der Vereinigung der Frauen und Töchter wurden zur Beschaffung von Arbeitsstoffen für Wäsche, Kälteschutzmittel usw. K 2.400 zur Verfügung gestellt. Die Vereinigung übergab der Hilfsstelle des Zweigvereines des Roten Kreuzes in Teplitz-Schönau bis 30. Juni 1915 als Ergebnis ihrer Arbeits- und Sammeltätigkeit: 1242 Hemden (darunter 33 gebrauchte), 1493 Unterhosen (37 gebrauchte), 355 Taschentücher (40 gebrauchte), 517 Handtücher (3 gebrauchte), 35 Paar Hausschuhe, 61 Paar Pantoffel, 412 Paar Fußlappen, 20 Paar Füßlinge, 320 Paar Wollsocken (6 Paar gebrauchte), 229 Schneehauben, 107 Halswärmer, 75 Paar Ohrenschützer, 149 Paar Pulswärmer, 35 Paar Fäustlinge, 29 Paar Halbhandschuhe, 23 Paar Handschuhe (18 gebrauchte), 13 Jacken (Leibchen) (2 gebrauchte), 54 Leibbinden, 50 Paar Kniewärmer, 84 Paar Wadenstutzen; 14 Federoberbetten, 379 Federkopfpolster, 12 Kopfpolster mit Stoffschnitzelabfällen, 27 Stützpolster, 479 Kopfpolsterbezüge, 11 Oberbettbezüge, 25 Stützpolsterbezüge, 30 Kamelhaardecken, 11 wollene Bettdecken, 99 Leintücher (12 gebrauchte), 36 Geschirrtücher, 8 Tischtücher (gebrauchte), 23 Bestecke (gebrauchte), 2 Sack Kartoffeln, 74 schwarze Armbinden, 42 Binden, 2 Pack Scharpie, 10 Stöcke (gebraucht), 1 Krankenwagen (gebraucht) 4 Pack Bücher, 18 Spiele Karten, 10.900 Zigaretten.

Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres im Jahre 1914. Dem wie alljährlich von der Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft herausgegebenen ausführlichen Berichte, der auch im Buchhandel zum Preise von K 2·50 bezogen werden kann, entnehmen wir die folgenden Mitteilungen. Im böhmischen Braunkohlengebiete, das die Reviere Elbogen, Falkenau, Teplitz, Brüx und Komotau umfaßt, waren im Berichtsjahre 31.775 Arbeiter ohne Aufseher gegen 34.245 im vorangegangenen Jahre beschäftigt. Die geförderte Kohlenmenge erreichte die Höhe von 19,510.021 Tonnen (gegen 22,704.468), und der Wert dieser Kohlenmenge belief sich auf K 96,734.473 gegen K 109,770.059. Es ergibt sich also sowohl bei der Zahl der beschäftigten Arbeiter als bei der geförderten Menge und bei deren Geldwert eine nicht unwesentliche Abnahme. Das größte Revier war Brüx, auf das rund 57% aller Arbeiter 60% der Förderung und 62% ihres Wertes entfallen; dann folgen, wenn die hohe Förderung in Betracht gezogen wird der Reihe nach die Reviere Falkenau, Teplitz, Komotau, und Elbogen. Von den Braunkohlenschächten wurden bei den nordwestböhmischen Eisenbahnen insgesamt 15,717.300 Tonnen aufgegeben, was einer Abnahme von 2·52 Mill. Tonnen gegen das Vorjahr gleichkommt. Bei allen Verkehrsunternehmungen, die bei dieser Verfrachtung in Betracht kommen, ergab sich gegen das Vorjahr eine Minderaufgabe, und zwar bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn um 15·6%, bei der Buschtiehrader Bahn um 11·3%, bei den österreichischen Staatsbahnen um 12·2% und beim Elbeverkehr um 5·5%. Die Abnahme im Inlandverkehre belief sich auf 11·6%, die im Auslandverkehre auf 23·1%. Diese bedeutenden Verminderungen sind hauptsächlich durch den Krieg verursacht worden; der Kohlenverkehr hatte unter der Einschränkung der Förderung infolge Einberufung zahlreicher Arbeiter und verringerten Kohlenbedarfes der Industrie sowie unter dem anhaltenden Wagenmangel sehr zu leiden.

BUCHANZEIGEN.

Das Verkehrsproblem der Großstadt mit Berücksichtigung Wiens. Von Privatdozent Dr. Ing. Fritz Steiner. Verlag R. v. Waldheim, Josef Eberle u. Co., Wien 1914.

Die Entwicklung und Einrichtung der großstädtischen Verkehrsmittel gehört zu den schwierigsten, zugleich aber interessantesten Aufgaben der heutigen Betriebstechnik. Wenn nun auch jeder Großstadtverkehr zunächst nur unter dem Gesichtspunkte der örtlichen Verhältnisse und Bedürfnisse eingerichtet werden kann, so bedingt die richtige Lösung gleichwohl doch die Einhaltung bestimmter, leitender Grundsätze. Der Verfasser der uns vorliegenden Abhandlung gibt nun nicht nur hierüber eine vollständige Übersicht, sondern sucht auch die leitenden Grundsätze aus den bereits gelösten Aufgaben zu entwickeln und zu begründen. Es muß vorweg festgestellt werden, daß ihm dies vollständig gelungen ist. Seine Arbeit ist schon aus diesem Grunde nicht nur von hohem Werte für die berufenen Fachkreise, sondern auch geeignet, die breitere Öffentlichkeit über die zu lösenden Aufgaben aufzuklären. Nicht mit Unrecht bemerkt deshalb auch der Verfasser, daß den zu lösenden Verkehrsaufgaben nicht hinlängliche allgemeine Aufmerksamkeit zugewendet wird. Wir möchten ergänzend hiezu bemerken, daß diese Erscheinung nicht zuletzt auf eine gewisse Teilnahmslosigkeit der Tagespresse, vielleicht aber auch auf die bei uns viel zu wenig gepflegte feuilletonistische Behandlung technischer Tagesfragen zurückzuführen ist. — In der uns vorliegenden Arbeit Dr. Steiners wird einleitend die Bedeutung der Verkehrsmittel als Grundlage des Bestandes der Großstädte erörtert. Im folgenden Abschnitte werden die Einflüsse, unter denen sich die Entwicklung der Stadtgebiete vollzieht, besprochen. Besonders anregend sind hiebei die Angaben über die Preissteigerung der Bodenwerte im inneren Stadtgebiete und den wichtigsten Geschäftsstraßen Wiens. Der Verfasser bespricht dann den in der Städteentwicklung und auch in Wien wahrnehmbaren Zug nach Zusammendrängung der Geschäfte im inneren Stadtgebiete, während sich gleichzeitig die Verlegung der Wohnstätten in die äußeren Stadtgebiete vollziehe. Damit ergeben sich von selbst Richtlinien für die Verkehrsregelung, die wieder bei richtiger Erfassung der Verkehrsaufgabe bestimmend für die Bautätigkeit werde. Die Ausdehnung jedes Stadtgebietes finde die natürliche Begrenzung in dem für die Zurücklegung der Wege zu den Geschäftsstellen erforderlichen Zeitaufwand. Durch schnelle und gute Verkehrsmittel kann die Erweiterungsmöglichkeit mächtig gefördert werden. Die weiteren Abschnitte behandeln die Gliederung des Personenverkehres, die Verkehrsmittel, deren Wettbewerb untereinander, die Verkehrsschwankungen und die Linienführung unter Berücksichtigung der Straßenbahnen, Omnibusse und Schnellbahnen sowie die Wirtschaftlichkeit der letzteren. Wir müssen uns leider aus Raumrücksichten ein näheres Eingehen auf die in allen Teilen lehrreichen und aktuellen Ausführungen versagen. Jedenfalls ist es dem Verfasser gelungen, den umfangreichen Stoff im Rahmen einer gedrängten Studie voll zu meistern. Der gediegenen Arbeit kann nur die möglichste Verbreitung und verdiente Würdigung gewünscht werden. V. G. B.

Die Bergstadt. (Bergstadtverlag, Wilh. Gottl. Korn in Breslau, Leipzig und Wien; Preis vierteljährlich K 3·60).

Digitized by Google

Das mit Vierfarbendrucken und Tonbildern reich ausgestattete Heft 11 von Paul Kellers beliebten Monatsblättern bringt u. a. die sehr eigenartige, spannende Novelle „Er träumt" von Waldemar Schilling. Wertvolle Skizzen tiefernster und heiterer Art bieten Josepha Metz, Marg. Kiefer-Steffe, Klementine Krämer und Rifat Gozdovic Pascha. Formvollendete und gehaltreiche Dichtungen haben Martha Grosse, Hellmuth Unger, Roland Betsch u. a. beigesteuert. Mit Textbildern reich ausgestattet, sind außer der „Bergstädtischen Kriegsberichterstattung" noch die sehr beachtenswerten Beiträge von Wilh. Pieper über ein „Lazarett für Kieferverletzte" und von Gustav W. Eberlein über das „Schweizer Militär". Paul Keller fesselt die Aufmerksamkeit der Leser durch seine mit Satire und Humor gewürzten „Randglossen" zur Zeitgeschichte". In „Bergstädters Bücherstube" macht E. M. Hamann „Kriegslyrik, Kriegserzählung, Kampfepik und anderes" zum Gegenstand ihrer bekannten gründlichen und gerechten Kritik.

„Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Historische Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/15". Von A. Hemberger. Mit vielen Abbildungen, Porträts, Karten und Plänen. Das Werk erscheint in etwa 40 Heften, Großoktavformat, zu 50 Heller (A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig). Bisher sind 25 Hefte ausgegeben.

Die ersten fünf Hefte des zweiten Bandes (Heft 21 bis 25) liegen nunmehr vor und bestätigen den außerordentlich günstigen Eindruck, den der erste Band geweckt hat, rechtfertigen die Erwartungen, die sich vom Anfang an an das Erscheinen des Werkes knüpften. Mit großer Sachlichkeit und Lebendigkeit gibt der Verfasser ein klares, höchst anschauliches Bild der Kriegsereignisse sowohl, wie der begleitenden politischen Vorgänge, und sucht allen Anforderungen an die geschichtliche Treue gerecht zu werden. Es ist in der Tat ein Werk von bleibendem Wert, das hier entsteht. Hingewiesen sei auch auf die vielen, ausgezeichneten, geschmackvoll ausgewählten Bilder und die guten Karten und Skizzen, die der Verlag dem Werke beigibt, das sowohl in bezug auf den Inhalt wie auf die Ausstattung allen Ansprüchen zufriedenstellen muß.

Neueste Erfindungen und Erfahrungen auf dem Gebiete der praktischen Technik, Elektrotechnik, der Gewerbe, Industrie, Chemie, der Land- und Hauswirtschaft usw. XXXXII. Jahrgang 1915 (A. Hartlebens Verlag, Wien).

Aus dem Inhalte des vorliegenden achten Heftes führen wir an:

Desinfektion von Räumlichkeiten. — Feinporige Asbestfilter. — Bestimmung des Gewichtes von Flüssigkeitsmengen. — Handbohrmaschine mit Gleichstrommotor. — Presse zum Vulkanisieren von Kautschukreifen von J. Doughty. — Fußbodenbeläge. — Schutzanstriche gegen Elektrolyse des Eisens im Betonbau. — Untersuchung von Bleiglätte.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten, 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 21113

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 89.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.468,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugtrennungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftzangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½% selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 567

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 8.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

No. 17. Wien, den 1. September 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Vorschläge für wirtschaftliche Fürsorge für Bahnbedienstete. — Über Personen-Schwebebahnen. Vortrag, gehalten im Club Österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig. (Schluß.) — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Dank und Anerkennung für das Personal der Nordbahndirektion. Betriebslängen der den Bahnen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Jänner 1915 zugehörigen Strecken. — Buchanzeigen: Nutzpflazungen auf dem Eisenbahngelände. Grundzüge des Eisenbahnbaues. — Geschäftsanzeigen.

Vorschläge für wirtschaftliche Fürsorge für Bahnbedienstete.

So wie die Staatsbahnen die ersten waren, die für ihre kriegsverletzten Bediensteten ein eigenes Genesungsheim und eine besondere Pflegschaft einführten, so sind sie jetzt wieder zuerst daran, auch die wirtschaftliche Not unter den Bediensteten auf das wirksamste zu bekämpfen. Denn daß dies durch eine einfache Gehaltsaufbesserung in sehr unzweckmäßiger und geringer Weise erfolgen kann, unterliegt keinem Zweifel. Jede ständige Einkommensvermehrung der Festbesoldeten hat erfahrungsgemäß eine Preissteigerung, sei es für Wohnungen, Lebensmittel oder sonstige Bedarfsgegenstände zur Folge und die Einkommenserhöhung kommt dem Hausherrn und den Greislern, aber nicht den Aufgebesserten zugute.

Wie der Krieg die einzelnen Staaten gelehrt hat, möglichst alles selbst zu erzeugen und sich von fremder Hilfe tunlichst unabhängig zu machen, so soll auch die Einzelwirtschaft möglichst auf die ursprüngliche Selbsterzeugung der wichtigsten Nahrungsmittel zurückgeführt werden. Das ist um so nötiger, als Italien, der bisherige Gemüse- und Obstlieferant Österreichs, unser Feind wurde. Viele Gemüsearten und viele Obstsorten werden überhaupt nicht mehr auf unseren Markt gebracht werden und es muß daher für einen geeigneten Ersatz rechtzeitig vorgesorgt werden.

Die Eisenbahnen waren die ersten Verwaltungen, die, allerdings durch die Verhältnisse gezwungen, einen Teil ihrer Bediensteten, die Bahnwächter, jetzt Bahnwärter genannt, nicht voll mit Geld entschädigten, sondern ihnen neben den erforderlichen Dienstwohnungen auch einigen Grund und Boden zur Verfügung stellten und die Haltung von Vieh gestatteten, um auf diese Weise die Lebensführung der Bediensteten auf den Strecken, die von anderen menschlichen Ansiedlungen weit entfernt liegen, zu erleichtern oder gar überhaupt zu ermöglichen. Wiewohl die Privatbahnen in der Anlage von Wächterhäusern keineswegs allzu verschwenderisch vorgingen, erzielten sie doch durch diese teilweise Naturalentlohnung ein zufriedenes, bodenständiges Personal, das mit aller Liebe und Zähigkeit bei der Bahn aushielt und seine Söhne ausschließlich wieder dem Eisenbahndienste zuführte. Durch das Fleckchen Erde, das dem Bediensteten zugewiesen wurde, erwachte seine Heimatsliebe, die Beschäftigung im Garten, mit der Natur veredelte den Bediensteten, half ihm über die Eintönigkeit des Dienstes und über die Verlassenheit seines Aufenthaltes hinweg und hielt ihn ab, seine freie Zeit und sein Geld in Wirtshäusern zu verbringen. Leider wurden die guten Erfahrungen nicht genutzt, sondern den Bahnwärtern vielfach in Geld entlohnt, was ihm früher so vorteilhaft in Grund und Boden entschädigt wurde. Leider hat man beim Baue der Personalhäuser sich durch Sparsamkeitsbestrebungen hinreißen lassen, dem Kasernsystem den Vorzug zu geben, vor dem Einfamilienhause, das jetzt als das Ideal der Wohnungsfürsorge allgemein anerkannt wird.

Die durch den Krieg heraufbeschworene wirtschaftliche Notlage läßt es wieder vorteilhaft erscheinen, Grund und Boden allen jenen zur Verfügung zu stellen, die bereit sind, durch eigene Tätigkeit ihren Bedarf an Obst und Gemüse zu decken und so den allgemeinen Markt durch die verminderte Nachfrage zu entlasten.

Für die Verwaltung sind als Grenzen in dieser wirtschaftlichen Fürsorge immer die dienstlichen Interessen maßgebend. Es dürfen natürlich keinem Bediensteten so große Grundflächen überlassen werden, daß er seine dienstfreie Zeit ausschließlich dieser Arbeit zuwenden müßte, um halbwegs einen Ertrag zu erzielen, weil er sonst ermüdet und überarbeitet seinen Dienst antreten und in der Bearbeitung des Grundes seinen Hauptberuf erblicken würde. Auch wäre darauf zu achten, daß die Verwaltung das freie Verfügungsrecht über den Grund und über den Bediensteten, der Pächter selbst aber die Freizügigkeit nicht durch allzu umfangreiche und kostspielige Anlagen und Aufwendungen verliere. Bei sonst gleichen Verhältnissen wäre im dienstlichen Interesse jenen Pächtern der Vorzug zu geben, deren

Digitized by Google

Dienstort von dem Pachtgrunde soweit entfernt ist, daß ein Verlassen des Dienstortes während der Dienstzeit zum Zwecke von Arbeiten auf dem Pachtgrunde unmöglich ist. Die Flächen wären nur in dem Ausmaße zuzuweisen, als es der Anbau des für den Haushalt benötigten Gemüses und Obstes erfordert, damit nicht durch den Handel mit diesen wirtschaftlichen Erzeugnissen der Neid der berufsmäßigen Obst- und Gemüsebauer geweckt werde.

Die wirtschaftliche Tätigkeit der Bahnbediensteten könnte sich der Kleintierzucht, dem Obst- und dem Gemüsebaue zuwenden.

Für die Zucht der Kleintiere, wie Bienen, Hühner, Tauben, Enten, Gänse, Kaninchen, Ziegen, Schafe u. dgl. käme in erster Linie das Land in Betracht, das heißt die freie Strecke, weil dort alle Bedingungen für die Kleintierzucht in erhöhtem Maße gegeben sind, so das Ausflugsfeld für die Bienen und Tauben, die freiere Bewegungsmöglichkeit für das Geflügel aller Art, die Weidegelegenheit für Ziegen und Schafe, die leichtere Futterbeschaffung u. dgl. mehr und zweitens weil gerade die Fleischbeschaffung auf dem Lande vielfach größeren Schwierigkeiten begegnet, als in den Städten und geschlossenen Ortschaften. Auch ist die Tätigkeit, die auf die Kleintierzucht verwendet werden muß, nicht so zeitraubend und kann zumeist leicht von den Frauen und Familienangehörigen besorgt werden.

Dazu kommt, daß die Kleintierzucht in den geschlossenen Ortschaften, insbesondere in den Städten, oftmals aus dem Grunde unmöglich sein wird, weil sie zur unerläßlichen Voraussetzung hat, daß der Züchter unmittelbar bei der Zuchtanstalt wohnt. Selbstverständlich wäre auch in Stationen wegen des größeren Menschenverkehres bei der Bienenzucht besondere Vorsicht, bei der Geflügelzucht entsprechende Rücksicht zu üben.

Seitens der Bahnverwaltungen könnte die Kleintierzucht dadurch gefördert werden, daß die erforderlichen Unterkunftshütten, Ställe u. dgl. mehr auf Kosten der Verwaltung bei allen Naturalwohnungen in zweckentsprechender Weise gleichartig hergestellt werden. Besonders die Ziegen- und Schafzucht sollte mit allen Mitteln gefördert werden. In entlegenen, einsamen Gegenden, in denen die benachbarten Höfe weit entfernt liegen, wird die Ziege den Haushalt des Einzelnen am wirksamsten unterstützen und ergänzen. Die Schafzucht aber ist nebenbei durch die Wollgewinnung überaus einträglich und bei der vielleicht noch lange bestehenden Schwierigkeit der Baumwollbeschaffung geradezu unbedingt notwendig.

Für die Obstzucht kämen in erster Linie größere Grundflächen in besonders geeigneter Lage in Betracht, in deren unmittelbarer Nähe der Obstbauer wohnen müßte, damit er die notwendigen Arbeiten und die unerläßliche Beaufsichtigung vornehmen könne. In der Nähe der Bahnstrecke sowie in den Stationen dürften sich Zwergobstbäume besonders empfehlen, damit die Fernsicht für den Verkehrsdienst unbehindert bleibe. Zwergobst bietet aber auch den Vorteil, daß es leichter zu ziehen und müheloser zu pflegen ist; auch werden die Früchte größer und der Ertrag ist ein früherer. Überdies wird für die Früchte dieses Edelobstes ein besonders hoher Preis erzielt. Einige Obstsorten, wie die Quitten, gedeihen in wenig fruchtbarem Boden, können strauchförmig, pyramidenartig, oder in Heckenform gezogen werden und bieten dabei den besonderen Vorteil, daß ihre Früchte roh nicht genossen werden können und so für den Diebstahl geringen Anreiz bieten. Auch bei hochstämmigem Obst würde das Mostobst vor dem Edelobst deshalb den Vorzug verdienen, weil es einer geringen Überwachung bedarf und eine leichtere wirtschaftliche Nutzung ermöglicht.

Die sonnseitig gelegenen Hauswände könnten durchwegs für die Marillenkultur verwendet werden. An Stelle der unwirtschaftlichen Weißdornhecken, die für das Ungeziefer besonders zugänglich und ihrer Dornen wegen den benachbarten Wiesen schädlich sind, wären Ribisel oder Johannisbeeren zu pflanzen.

Auch in den ausgebeuteten Schottergruben, die oft eine sehr geschützte Lage haben, könnten Obstbäume oder, zur Urbarmachung zunächst Banks- oder Strandkiefern gepflanzt werden. Für die schwer zu beschaffenden Mandeln wären Wall- und Haselnüsse zu bauen.

Für die Mehrerzeugnisse der Kleintierzucht und der Obstkultur müßte den Pächtern wohl das Verkaufsrecht eingeräumt werden.

Der Gemüsebau ist zeitraubend und besonders mühevoll und kann einige Erträgnisse nur dann abwerfen, wenn er mit eifrigem Fleiß und besonderer Sorgfalt betrieben wird. Er würde den Familien der Bediensteten Gelegenheit geben, den Gemüsebedarf für den eigenen Haushalt durch die Bebauung des verpachteten Grundes zu decken. Die Eignung des Bodens für diese Benutzungsart hängt in erster Linie von seiner Lage und Beschaffenheit und zweitens von den Bedürfnissen des Pächters ab. Fachmännische Ratschläge für die Verbesserung des Bodens und für die Auswahl der Gemüsearten werden in allen Fällen leicht zu beschaffen sein.

Eine besondere Schwierigkeit bietet zumeist die Beschaffung des Düngers. Neben dem Naturdünger, der aus den Desinfektionsanstalten, dem Abzuge von den Straßen und dem Aushube aus den Bahngräben gewonnen werden kann, wäre wohl die Verwendung von Kunstdünger in erster Linie ins Auge zu fassen. Da könnte durch gemeinsame Beschaffung eine große Ersparnis erzielt werden.

In jeder Bahnerhaltungssektion wird es einige Bedienstete (vielleicht Invaliden) geben, die in einem der genannten Wirtschaftszweige bereits einige Erfahrung und Kenntnisse besitzen und die für diesen Wirtschaftszweig besondere Eignung und Vorliebe aufweisen. Diese Bediensteten müßten weiter gebildet, mit den nötigen Hilfsmitteln (Bücher*) versehen und zu Lehrern und Ratgebern

*) Wir erweisen bei dieser Gelegenheit auf das vortreffliche, das ganze hier besprochene Gebiet behandelnde Büchlein von Burrow: „Nutzpflanzungen auf Eisenbahngelände", aus dem

Digitized by Google

herangezogen werden. In einer Baumschule könnten um billiges Geld Wildlinge gepflanzt und von kundiger Hand veredelt werden, so daß Obstbäume, die bereits erprobt und an das Klima gewohnt sind, von dieser Baumschule um geringe Entlohnung bezogen werden könnten. Ein hiezu geeigneter Bediensteter könnte auch Lehrkurse über Tierzucht und Tierkrankheiten hören, um dann im Bedarfsfalle mit gutem Rat beistehen zu können.

Der Krieg hat unter anderem eine große Brotnot bei den Eisenbahnern auf der Strecke gezeitigt. Da ist der Gedanke aufgetaucht, in den entlegenen Stationen und Wärterhäusern Backöfen zu erbauen, um die Bediensteten in die Lage zu versetzen, ihr Brot selbst zu backen. Das hat sich sehr gut bewährt und wird auch in Friedenszeiten gute Dienste leisten.

In der Nähe großer Dienststellen, besonders in den Städten, wird es aber Schwierigkeiten machen, den zahlreichen Bediensteten geeignete Gründe für solche Gemüse- und Obstgärten zur Verfügung zu stellen. Hier könnte dadurch geholfen werden, daß die Verwaltung große Grundflächen pachtet und dann in Teile von zum Beispiel 100 Geviertmetern teilt und diese Anteile unter die Bediensteten verpachtet. Der Pachtschilling wäre derart zu berechnen, daß neben den Pachtkosten, die die Verwaltung zu bezahlen hätte, auch noch eine etwa 5% Verzinsung des Kapitales erzielt wird, das nötig war, um den Grund abzuzäunen, die Wege anzulegen und die Gärten mit Wasser zu versorgen. Wenn da die Verwaltung billige Preise ansetzte, könnte der Pachtschilling für einen Einheitsteil von 100 Geviertmetern sehr gering, vielleicht mit 4 bis 10 K für das Jahr bemessen werden.

Um die Tätigkeit der Bediensteten auf diesen Gebieten anzuspornen, wären alljährlich an geeigneten Orten, vielleicht am Sitze der Direktion Ausstellungen zu veranstalten und die besten Erzeugnisse mit Preisen zu bedenken. Die Dienstvorstände sollten ihren Stolz hineinsetzen, Musterwirtschaften anzulegen und zu betreiben, auf die dann gelegentlich hingewiesen werden sollte.

Wenn so die wirtschaftliche Not des Krieges die Bahnverwaltungen und die großen Betriebe veranlaßte, den Bediensteten Gelegenheit zu geben, für ihren Lebensunterhalt durch eigene Tätigkeit in der dienstfreien Zeit vorzusorgen, wenn auf diesen Gebieten mit Unterstützungen aller Art nicht gegeizt würde, so wäre dies eine überaus wohltätige Wirkung des schrecklichen Krieges und würde den Staat unabhängiger und in der Zukunft widerstandsfähiger machen.

Doch über der rauhen Wirklichkeit sollte auch das Schöne in der Natur nicht vernachlässigt werden. Die reizenden Blumenanlagen, die so oft das Auge des Reisenden erfreuen, sollen von den Wärterhäusern und den Stationen keinesfalls verschwinden. Sie bilden nicht nur für den Vorüberfahrenden einen reizvollen Anblick, sie geben auch Zeugnis von der stillen Freude des Bebauers an den herrlichen Farben und Gebilden der Natur und veredeln und bilden die Bewohner des weltabgeschiedenen Platzes, deren einzige Erholung und Zerstreuung sie sind.

Eine derartige wirtschaftliche Unterstützung der Eisenbahner würde auch beispielgebend für viele Betriebe sein und die guten Erfolge in mannigfacher Beziehung könnten nicht ausbleiben. Dr. W. K.

Sammelwerke: „Der Bahnmeister", dessen billiger Preis K 2·40 und einfache, leicht verständliche Darstellung es für die vom Verfasser ins Auge gefaßten Zwecke besonders brauchbar machen.
Die Schriftleitung.

Über Personen-Schwebebahnen.

Vortrag, gehalten im Club österreichischer Eisenbahn-Beamten in Wien am 9. Dezember 1913 von Dipl.-Ing. Hans Wettich, Oberingenieur in Leipzig.

(Schluß zu Nr. 16.)

In dem Umstand, daß beim Bruche eines der beiden untereinander ausgespannten Seile der Durchhang des anderen Seiles durch die Wagenlast nahezu verdoppelt wird, glaubte Feldmann, der sich 1902/03 zuerst mit dem Problem zweier untereinander ausgespannter Tragseile befaßte, die Hauptschwierigkeit für die Lösung der Aufgabe zu finden. Er machte daher zum Gegenstand seines Patentes*), vielleicht beeinflußt von der komplizierten Spannungseinrichtung, die Torrés in seinem D. R.-P. Nr. 48224 und Nr. 1887 beschrieb — obgleich Torrés eine Konstruktion finden wollte, die prinzipiell eine Spannungsvermehrung in den unverletzt bleibenden Seilen beim Bruch eines Seiles ausschließen sollte — einen Spannungsapparat, der einerseits im normalen Betrieb auftretende Spannungsänderungen ausgleichen, beim Bruch eines Tragseiles aber die Spannung des anderen so vermehren sollte, daß der Wagen ohne Durchhangsveränderung in gleicher Bahnhöhe blieb. In diesen Bestrebungen fand er als einzigen Nachfolger den Züricher Ingenieur Peter, der sich 1909 eine Spannungseinrichtung zu gleichem Zwecke patentieren ließ**). (Fig. 24—26.)

Feldmann, der ebenso wie Peter dem Bau von Seilschwebebahnen anfänglich fernstand, wollte nur einzelne Spannweiten verwenden und durch Aneinanderreihen verschiedener Spannweiten, deren jede eine besondere Antriebsstation besitzen sollte, Bahnen bilden. Der Umstand, daß sich durch Verwendung von Zwischenstützen längere Bahnen bilden lassen, die sich der Geländegestaltung anpassen können, scheint Feldmann vollkommen entgangen zu sein, was um so befremdlicher ist, da er von vornherein Fangvorrichtungen, deren Wirkung durch etwaige Zwischenstützen hätte gestört werden können, nicht vorsah. Sein System hat aber nur ein sehr beschränktes Anwendungsgebiet, es kann nur zur Überspannung tief eingeschnittener Täler und zum Aufstieg auf schroff abfallende Felsgehänge benutzt werden, da der große Durchhang der langen Spannweiten andere Verwendungsmöglichkeiten ausschließt. Ausgeführt wurde ein Trajekt nach den Feldmann'schen Prinzipien nur einmal in dem im Jahre 1908 fertiggestellten Wetterhornaufzug. Die hier vorgesehenen Fangvorrichtungen rühren nicht von Feldmann her, sondern von der Gießerei Bern***). Dagegen sah Feldmann als weitere Sicherheitsmaßnahmen neben den doppelten Tragseilen

*) D. R.-P. Nr. 143.075 von 1903.
**) D. R.-P. Nr. 221.377 von 1909.
***) D. R.-P. Nr. 217.726 von 1908.

Digitized by Google

doppelte, gleichbelastete und in gleicher Weise arbeitende Zugseile vor.

Die Tatsachen, daß bei zwei untereinander ausgespannten Seilen der Abstand der Kettenlinien nicht an allen Stellen der gleiche ist, daß somit die Auflagerdrücke, die der Wagen auf beide Seile ausübt, verschieden sind, scheint schon von Feldmann nicht übersehen worden zu sein, wurde aber von seinen, dem Seilbahnbau näherstehenden Nachfolgern genauer erkannt, die durch Konstruktion von Laufwerken mit veränderlicher Radspur diesen Nachteil beseitigen wollten. Hieher gehören die Konstruktionen von Pohlig*) und Benoit**), wobei der letzte auch die Überfahrung von Zwischenstützen bei vertikal übereinander ausgespannten doppelten Tragseilen versah. Weder das Patent von Pohlig noch das von Benoit ist bisher zur Ausführung gelangt.

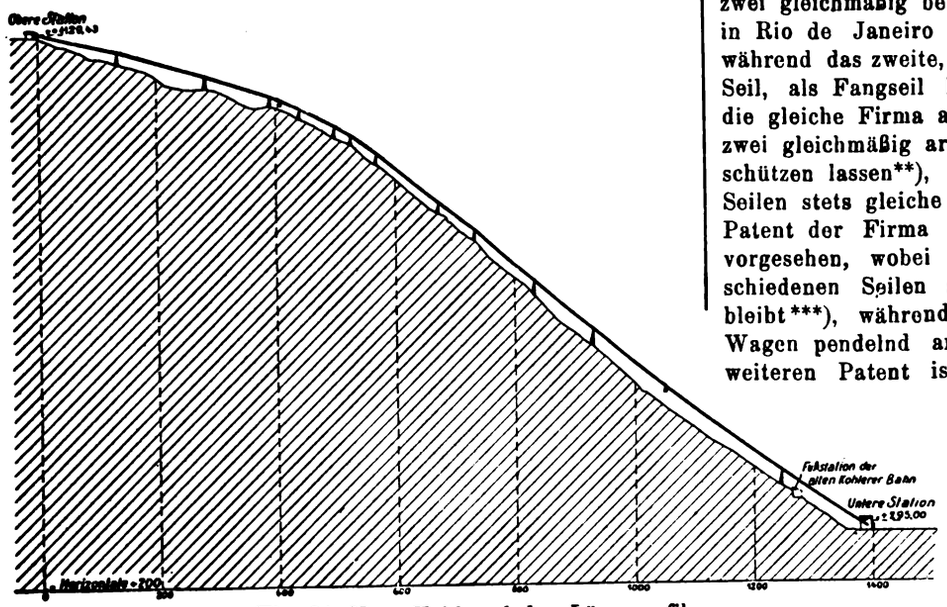


Fig. 24. Neue Kohlererbahn, Längsprofil.

Fig. 25. Stütze der Kohlererbahn bei Bozen.

Entgegen den von der Firma Pohlig in der Patentschrift D. R.-P. Nr. 235.147 dargelegten Grundsätzen sind bei der von dieser Firma in Rio de Janeiro erbauten Bahn andere Wege eingeschlagen worden, da hier nicht zwei senkrecht untereinander liegende Tragseile, sondern zwei nebeneinander liegende Tragseile zur Ausführung kamen. Auch sind die beiden, aneinander anschließenden Trajekte im Gegensatz zu dem doppelten Wetterhornaufzug nur einfach vorhanden*), derart, daß jedes nur eine Fahrbahn aus zwei Tragseilen besitzt, so daß jedes Trajekt nur mit einem Wagen arbeitet. Hatte Feldmann beim Wetterhornaufzug zwei gleichmäßig beanspruchte Zugseile verwandt, so wurde in Rio de Janeiro nur ein arbeitendes Zugseil benutzt, während das zweite, ebenfalls am Wagen dauernd befestigte Seil, als Fangseil leer mitlaufen soll. Daneben hat sich die gleiche Firma aber auch eine Antriebseinrichtung für zwei gleichmäßig arbeitende, am Wagen befestigte Zugseile schützen lassen**), die so ausgebildet ist, daß in beiden Seilen stets gleiche Zugkräfte herrschen. In einem anderen Patent der Firma sind nebeneinander liegende Tragseile vorgesehen, wobei die Rollen des Laufwerkes auf verschiedenen Seilen so laufen, daß der Wagen horizontal bleibt***), während bei der Bahn in Rio de Janeiro der Wagen pendelnd am Laufwerk aufgehängt ist. In einem weiteren Patent ist zwischen den Endstationen ein lose auf den Stützen aufgelegtes Haspelseil angeordnet, an dem sich der Wagen vermöge eines eingebauten, elektrisch betriebenen Triebwerkes selbst entlang haspeln soll†).

Unbeeinflußt von Feldmann und seinen Nachfolgern ging die Firma Ceretti & Tanfani in Mailand in Verbindung mit dem schweizerischen Ingenieur Strub vor. Bei dieser Konstruktion ist nur ein auf Stützen in festen Schuhen gelagertes Tragseil vorhanden, auf dem das Laufwerk mit vier Rollen fährt. Unterhalb des Tragseiles ist in derselben Vertikalebene ein nur in den Endstationen befestiges Brems- oder Fangseil angeordnet, das dieselben Funktionen zu erfüllen hat, wie

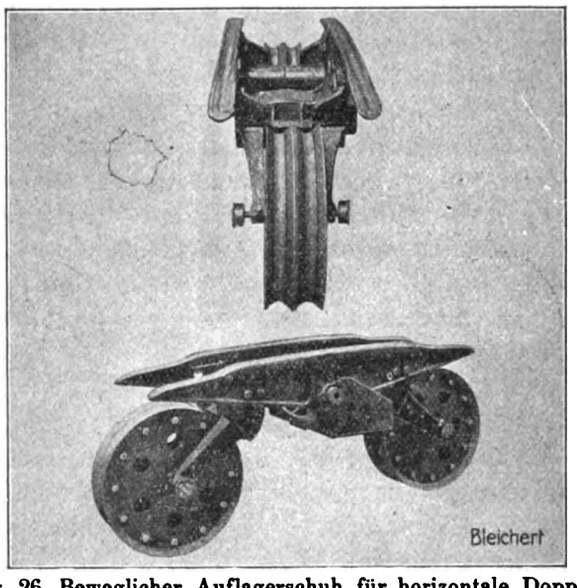


Fig. 26. Beweglicher Auflagerschuh für horizontale Doppeltragseile, Patent Bleichert.

*) D. R.-P. Nr. 235.147 von 1910.
**) D. R.-P. Nr. 234.595 von 1910.

*) Pietrkowski, „Techn. Rundschau" Berlin, vom 9. Oktober 1912.
**) D. R.-P. Nr. 221.153 von 1909.
***) D. R.-P. Nr. 217.727 von 1908.
†) D R.-P. Nr. 235.769 von 1910.

Digitized by Google

die von den Standseilbahnen amerikanische Bauart her bekannten Fangseile*). Unterhalb des Fangseiles läuft ein Zugseil, an dem der Wagen befestigt ist. Auf der Talseite des Wagens setzt sich das Zugseil in einem Ballastseil fort. Außerdem ist neben dem Wagen nach der Stützenseite zu ein besonderes, fest verlagertes Führungsseil angebracht, das den Wagen zwangläufig an den Stützen vorbeiführen soll, um das Anschlagen des Wagens an die Stützen bei etwaigen Pendelbewegungen zu verhindern. Im Laufwerk des Wagens ist eine doppelte Fangvorrichtung angebracht.

Nach diesem System ist die Bahn von Lana auf das Vigiljoch in zwei Sektionen gebaut. Die gesamte schräge Länge beträgt 2·2 *km*, der gesamte Höhenunterschied 1140 *m*. Jede Sektion besitzt zwei Fahrbahnen, auf denen je ein Wagen im Pendelverkehr fährt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 1·75 *m*/Sek., das Wagengewicht 3700 *kg*. Der Fassungsraum ist für 16 Personen, einschließlich des Führers berechnet. In den beiden treppenförmig nebeneinander liegenden Mittelräumen sind 6 Sitzplätze, auf den beiden Plattformen vorn und hinten je 5 Stehplätze angeordnet. Die Bahn ist am 1. September 1912 in Betrieb gekommen und hat bis zum 1. November 1912 14.360 zahlende Fahrgäste befördert.

Von den bestehenden Personenschwebebahnen dürfte die Bleichert'sche Kohlererbahn zurzeit den höchsten Anforderungen in bezug auf Sicherheit und aller Sorgfalt in den Konstruktionen entsprechen. Die tragenden Teile sind aus Stahlguß und aus Nickelstahl hergestellt. Sie sind zudem doppelt vorhanden, namentlich die Tragseile sind doppelt vorhanden. Es war vorher schon darauf hingewiesen worden, daß Fahrbahnen aus zwei Tragseilen gewisse Änderungen am System bedingen, die sich nicht ohne weiteres ergeben. So waren bei der Aufnahme dieser Konstruktionen das Verhalten zweier nebeneinander ausgespannter Tragseile zu untersuchen, und zwar hatte man zunächst den Einfluß festzustellen, der bei einseitiger Überspannung eines der beiden Tragseile eintreten würde, wodurch der Wagen offenbar schief gestellt wird. Durch die Überspannung eines der Seile wird dessen Durchhang vermindert, der Wagen verlegt seinen Schwerpunkt nach der Richtung des Seiles, das eine Spannungsvermehrung aufweist. Infolgedessen vermindert sich auch der Durchhang des zweiten Tragseiles, weil sich der Schwerpunkt des Wagens nach dem Seil mit größerer Spannung verschiebt; dadurch wird die Schiefstellung des Wagens zu einem Teile wieder ausgeglichen, aber sie kann immerhin noch so sein, daß der Wagen schief vor den Stützen an kommt, und es handelt sich nun um die Frage, wie wird der Wagen die doppelte Auflagerung an der Stütze überfahren, ohne hiebei die eine Rollenseite abzuheben und damit eine Gefahr der Entgleisung zu geben? Man mußte infolgedessen die Auflagerung der Tragseile an den Stützen anders gestalten, als dies bisher der Fall war und fand die Lösung in beweglichen Schuhen (Fig. 26). Hiebei hatte man die Möglichkeit, den Schuh wie eine Wiege auf den Stützen anzuordnen, oder aber den Schuh in Form eines hängenden T oder hängenden U an den Stützen aufzuhängen. Es hat sich gezeigt, daß die vertikalen Seilreaktionen bei einem hängenden Schuh so groß sind, daß hiebei nicht unter allen Umständen ein Abheben eines oder des anderen Rollensatzes vermieden wird und daß einzig und allein der Wälzlagertragschuh, wie er von der Firma Bleichert ausgebildet wurde, das Abheben der Rollensätze an den Stützen ausschließt. Dabei war aber noch darauf zu achten, daß der Wälzlagerschuh so ausgebildet wird, daß beim etwaigen Schiefstellen des Wagens unter einseitiger Belastung oder unter Wind, das Seilsystem sich nach dem Vorbeigang des Wagens wieder aufrichtet. Diese Lösung wurde darin gefunden, daß man den Drehpunkt des Wälzlagers etwas höher als notwendig legte, um auf diese Weise durch ein Verschieben der Hebelarme ein Wiederaufrichten des Seilsystems herbeizuführen. Für den Fall, daß nicht einseitige Tragseilüberspannung vorliegt, sondern daß, wie gesagt, der Wagen unter einseitiger Lastwirkung oder unter Wind pendelnd, schiefhängend ankommt. Es war außerdem zu untersuchen, welche Spurweite die günstigste für eine Doppelseilfahrbahn ist, und es war dann der Einfluß der Seilspannung, die Größe des Radstandes, des Schwerpunktabstandes der Kabine auf die Ruhe der Fahrt zu untersuchen. Dabei stellte es sich heraus, daß ein schlapp gespanntes Seil mit festen Tragschuhen, wie es bei der Lana-Vigiljochbahn angewandt ist, um so mehr, wenn der Wagenaufhängepunkt tief unter dem Laufwerk liegt, unter allen Umständen zu starken Pendelbewegungen während des Überfahrens an den Stützen führen muß, während bei großem Radstand, hoher Aufhängung der Wagenkabine und langem Schwerpunktabstand des Kabinenschwerpunktes von dem Laufwerk, namentlich bei hoher Tragseilspannung und beweglichur Auflagerung des Seiles ein vollkommen stoßfreies Überfahren der Auflagerpunkte möglich ist, wie es bei der Kohlererbahn der Fall ist. Infolge dieser Vorzüge, die nur auf Grund eingehender Erwägungen und sorgfältiger Untersuchungen am Konstruktionstisch gefunden werden konnten, ist die Form des Wagens der Kohlererbahn und die Form der Auflagerung der Kohlererbahn geschaffen worden und daß sie sich im Betriebe bewährt hat, zeigen die kürzlichen Veröffentlichungen der Firma Ceretti & Tanfani, die ihren Wagen für die Bahn von Zambana nach Fai, die zurzeit im Baue sein soll, fast genau so in den Hauptabmessungen konstruiert haben wie den Wagen der Kohlererbahn, also von den Ausführungen der Lana-Vigiljochbahn vollständig abgegangen sind. Wie wiederholt sei, war die Ermittlung der günstigsten Form für Laufwerk- und Tragseilauflagerung nicht ganz einfach. Man ging ursprünglich von der Simmskonstruktion aus, indem man zwei feste Tragseile mit breiter Spur in umbaute Stützen verlegte und die Wagen innerhalb der Tragseile verkehren ließ. Dabei wurde eine Wagenkonstruktion mit treppenförmigen Absätzen und doppelter Aufhängung wie bei der alten Stafflerbahn ins Auge gefaßt. Dann setzte man die festen Hängebahnschuhe für Doppelseile heraus und verwandte T-Auflager an Pyramidenstützen. Hiebei kam man darauf, den Hängeschuh drehbar zu machen, es gab aber allerlei Schwierigkeiten in der Konstruktion, die namentlich durch die erforderliche Überhöhung der Stützen größere Kosten verursachte. Man ging daher auf die alte Konstruktion, ähnlich wie bei Simms zurück, indem man wieder mit breiter Spur Doppeltragseile in umbauten Stützen verlagerte, zwischen denen das Laufwerk hindurchlief. Dabei hing man jetzt die Kabine pendelnd auf und kam so zu einer Konstruktion mit diesem Aufhängepunkt, wie sie nachher bei der Lana-Vigiljochbahn ausgeführt wurde, wobei man außer der Aufhängung noch besondere Seile vorsah, die an den Zugseilen befestigt waren und ein zu starkes Auspendeln der Kabine vermeiden sollten. Allerdings verhehlte man sich nicht, daß auf diese Weise sehr lebhafte Stöße bei der Fahrt eintreten würden. Eine ähnliche Konstruktion ist späterhin bei der Pohlig'schen Bahn in Rio de Janeiro ausgeführt worden. Die Aufhängung behielt man dann bei und versuchte nun, die Aufgabe durch untereinander liegende

*) Vergl. Le Génie Civil vom 3. Februar 1912, Standseilbahn auf den Mont Maniton in Colorado, V. St. N. A.

Digitized by Google

Doppelseile zu lösen, wie beim Wetterhornaufzug und dabei das Überfahren der Tragschuhe zu ermöglichen, trennte man die Kabine in drei unabhängige, gelenkig miteinander verbundene Kabinen. Man verließ aber auch diesen Gedanken und kam dann wieder auf eine Kabinenform wie bei den Standseilbahnwagen mit treppenförmig angeordneten Kabinen, die man an Bändern aufhing. Dabei verwandte man immer noch feste Tragschuhe oder Hängetragschuhe. Der Gedanke, die Hängetragschuhe beweglich zu machen, war in der Zwischenzeit wieder verloren gegangen oder wurde nicht mehr beachtet. So stand die Lösung der Aufgabe im Oktober 1909. Zu dieser Zeit kam man zu einer Tragschuhanordnung aus Pyramidenstützen, wie sie heute im Wälzlagertragschuh gegeben ist. Aber die Schuhe waren immer noch fest, wenn auch Laufwerk und Gehänge aus Bandeisen und Profileisen im großen und ganzen die heutige Form zeigt. Ende Oktober desselben Jahres kam ein Gittergehänge mit Bügel auf, das über beide Seile faßte und dann kam die Erfindung des Wälzlagers, nachdem vorher der drehbare Hängelagerschuh wieder gefunden, aber wieder verworfen war. So entstand die heutige Form der Konstruktion von Adolf Bleichert & Co. Gewiß eine Menge Arbeit und ähnlich ging es mit der Konstruktion der Bremsen, der Fangeinrichtungen und der Stationen, namentlich aber mit den Sicherheitseinrichtungen an Wagen, die ebenfalls außerordentlich viel Konstruktionsarbeiten nötig machen. Man erwog dabei die Fangeinrichtungen zunächst durch das Eigengewicht des Wagens und betätigende Lasten, kam aber von dieser Auffassung bald ab, weil mit wachsender Steigung die Bremswege bis zum Anschließen der Bremsen zu groß werden würden und legte also denselben Entwicklungsgang zurück, wie er bei dem Wetterhornaufzug sich ebenfalls gezeigt hatte. Für die einzelnen Konstruktionen wurden selbstverständlich umfangreiche Versuche in der Werkstatt ausgeführt, sowohl für die Fangeinrichtung, wie auch für den Wagen selbst. Hier galt es namentlich den Fall zu untersuchen, das eines der Tragseile bricht, damit man sich über das Verhalten des zweiten Tragseiles in Wirklichkeit bei verständiger Seilkontrolle jedenfalls völlig ausgeschlossenem Fall orientieren konnte. Zu dem Zweck wurde ein Wagen an Doppelseilen aufgehangen mit entsprechenden Gewichten belastet und das eine Seil durchgeschnitten. Die verschiedenen Versuche ähnlicher Art mit kleinen Seilen, die Untersuchungen der Querschwingungen, Vertikalschwingungen und Längsschwingungen des Wagens, die hiebei eintreten, wurden in verschiedenen Bildern vorgeführt, können aber jetzt noch nicht zur Veröffentlichung gebracht werden, weil sich der Vortragende diese Veröffentlichung vorbehalten hat, da die Ausführungen noch zu vervollständigen sind. Er wies dabei darauf hin, daß die Ergebnisse, die die Miniaturversuche zeigten, sich auch rechnerisch verfolgen lassen und sprach bei dieser Gelegenheit Herrn Geheimrat Professor Köchy in Aachen seinen besonderen Dank dafür aus, daß er ihn bei der Ermittlung der rechnerischen Untersuchung durch wertvolle Winke unterstützt hatte. Schließlich war auch die Aufgabe der Zugseile zu behandeln, denn bei den bisher bestehenden Bahnen arbeitete die alte Kohlererbahn mit gleichbelasteten Zugseilen. Bei der Lana-Vigiljochbahn ist nur ein arbeitendes Zugseil aufgelegt, während das als Reservezugseil dienende Fangseil im Falle der Not durch die Verbindung des Wagens mit ihm unter Spannung gesetzt wird, aber sonst nur gering belastet ist. Bei der Bahn in Rio de Janeiro arbeitet nur ein Zugseil, das zweite läuft leer mit. Auch hier lieferten Versuche den Nachteil, daß ein leer mitlaufendes Zugseil am ungünstigsten wirkt und im Ernstfall wahrscheinlich viel eher reißen wird als ein mit der Hälfte der Last beanspruchtes Seil. Auch diese Fragen lassen sich rechnerisch nachweisen, spätere Veröffentlichungen hierüber stellte der Vortragende in Aussicht. Zum Schlusse des Vortrages wurden verschiedene Montagebilder der Kohlererbahn gezeigt, die Herrichtung der Stützenfundamente, die Montagebahn, die Aufstellung der Stützen, des Auflegen der Seile, die Kupplungen und das Ausgießen der Kupplungen und die Stationen während der Montage. Der Redner schloß seinen Vortrag, indem er die Versammlung für die freundliche Aufmerksamkeit, die sie ihm gewidmet hatte, herzlich dankte.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*).

Aus dem Personalstande der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen wurden für militärische Verdienste weiters ausgezeichnet: Durch Verleihung der bronzenen Verdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Franz Jaroš, Baukommissär, B. E. S. Pilsen I; Die Allerhöchste belobende Anerkennung für vorzügliche Dienstleistung im Eisenbahndienste erhielt: Emmerich Mazal, Assistent, Pilsen.

Aus dem Personalstande der k. k. priv. Buschtěhrader Eisenbahn wurden ausgezeichnet: Militärische Verdienstkreuz III. Klasse mit der Kriegsdekoration: J. U. Dr. Johann Trötscher, Bahnkommissär, Generaldirektions-Abteilung I, gefallen, Anton Oswald, Assistent, Station Michelob, gefallen, Josef Sedlak, Revident, Generaldirektions-Abteilung IV, Edwin Janetschek, Revident, Generaldirektions-Abteilung VI, Jaroslav Patta, Adjunkt, Generaldirektions-Abteilung VIII, siehe auch „Signum laudis", Friedrich Štastný, Assistent, Materialdepot Prag (Smichow), Eugen Hollosi, Adjunkt, Station Weipert, Josef Krieglstein, Assistent, Station Falkenau a. E., Georg Klötzl, Assistent, Station Ziedlitz; Silberne Verdienst-Medaille: Franz Dietz, Assistent, Station Karlsbad, siehe auch „Signum laudis"; „Signum laudis": Jaroslav Patta, Adjunkt, Generaldirektions-Abteilung VIII, Karl Müller, Oberrevident, Generaldirektions-Abteilung IX, Josef Meisner, Revident, Generaldirektions-Abteilung XI, Virgil Schröder, Revident, Generaldirektions-Abteilung XI, Hugo Pöschl, Assistent, Station Karlsbad, Franz Dietz, Assistent, Station Karlsbad, Karl Cukr, Assistent, Station Renč, Edmund Achtner, Assistent, Station Pürstein, Karl Podraský, Adjunkt, Station Kladno, Karl Schubert, Bau-Oberkommissär, Bahnerhaltungs-Sektion Falkenau a. E.; Silbernes Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: Gustav Thum, Lokomotivführer-Anwärter, Heizhaus Komotau, Karl Švarc sen., Lokomotivführer, Heizhaus Prag (Bubna), Berthold Polatzký, Oberkondukteur, Station Komotau, Albin Wydra, Oberkondukteur, Station Komotau; Silberne Tapferkeitsmedaille I. Klasse: Johann Hofmann, Arbeiter für den Fahrdienst, Station Komotau, Franz Zuth, Magazinsarbeiter, Station Komotau, Richard Gerstner,

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

Dreher und Schmied, Werkstätte Komotau, Anton Hollitzer, Magazinsarbeiter, Station Kaaden-Brunnersdorf; Silbernes Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: Josef Seidl, Lokomotivheizer, Heizhaus Komotau; Silberne Tapferkeitsmedaille II. Kl.: Josef Albrecht, Arbeiter für den Heizerdienst, Heizhaus Komotau, gefallen, Josef Grabner, Bahnmeister, Bahnerhaltungssektion Saaz, Anton Springer, Betriebsaspirant, Station Horatitz, Josef Swoboda, Maurer, Bahnerhaltungssektion Prag (Sandthor), Josef Krems, Betriebsaspirant, Station Krima-Neudorf, Adam Vodermayer, Assistent, Station Deutsch-Kralup, Franz Procháska, Assistent, Station Milostin-Kaunowa, Wenzel Neuber, Schlosser, Werkstätte Komotau, Robert Kraus, Magazinsaufseher, Station Karlsbad; Bronzene Tapferkeitsmedaille: Eduard Böhm, Betriebsaspirant, Station Michelob; Belobende Anerkennung des k. k. Korpskommandos: Josef Uhlíř, Adjunkt, Generaldirektions-Abteilung X.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektorstellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise in Anerkennung besonderer Verdienste um die militärische Sanitätspflege im Kriege taxfrei zu verleihen geruht: das Offiziers-Ehrenzeichen vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: dem kaiserlichen Rat Dr. Gustav Fall, administrativem Direktor der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien, dem Direktor des finanziellen Dienstes der k. k. priv. Südbahngesellschaft Vinzenz Adam in Mödling, dem Ingenieur Louis Praschniker, Verkehrsdirektor der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien, dem Ingenieur Ferdinand Holzer, Baudirektor der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien; ferner: das Ehrenzeichen zweiter Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: mit höchster Entschließung vom 27. Juni: dem Oberrevidenten der Österreichischen Staatsbahnen Friedrich Steinhauser, zugeteilt der Feldtransportleitung; ferner mit höchster Entschließung vom 15. Juni d. J.: die Bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze als Förderern: dem Unterbeamten der österreichischen Staatsbahnen i. P. Rudolf Beck in Wien, dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Gustav Fleischanderl in Ebelsberg, dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Ignaz Gartenberg in Wien, dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Knobl in Marchegg, dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Jaromir Kopper in Tabor; dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Eugen Kurowski in Wien, dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Erwin Wlaka in Sternberg.

Dank und Anerkennung für das Personal der Nordbahndirektion. Der Nordbahndirektion ist nachstehendes Schreiben der k. u. k. Feldtransportleitung Nr. 1, Krakau, vom 5. Juli 1915 zugekommen: „Der Chef des k. u. k. Feldtransportwesens hat mit Eb. Nr. 2883 eine Neuabgrenzung der Bereiche der Feldtransportleitungen verfügt. Aus diesem Anlaß nehme ich die Gelegenheit wahr, die k. k. ⁄. zu ersuchen, sämtlichen Bediensteten vom höchsten Beamten bis zum letzten Diener für die mehrmonatige, mit so viel Mühe verbundene, höchst erfolgreiche Mitarbeit den allerbesten Dank im Namen des Allerhöchsten Dienstes auszusprechen. Die Feldtransportleitung hat in ihrem schwierigen und verantwortungsvollen Dienst, speziell bei der Abwicklung der Massentransporte und häufigen Truppenverschiebungen, nicht nur allseits volles Verständnis, sondern auch arbeitsfreudige, aufopferungsvolle Unterstützung gefunden. Ich kann mit Bewunderung feststellen, daß jeder Eisenbahner die große Aufgabe, welche den Bahnen in diesem Krieg zur Verteidigung des Vaterlandes zufiel, voll und richtig erkannte, und daß jedermann mit Freuden die vermehrten Pflichten, ohne Rücksicht auf persönliche Verhältnisse, auf sich nahm. Nur dadurch, daß sämtliche Organe der Eisenbahn in der aufopferndsten Weise sich der ihnen übertragenen Aufgabe mit voller Hingebung für den Dienst widmeten, konnten die herrlichen, großen Erfolge unserer Soldaten gegen den übermächtigen Feind erzielt werden. Am Siege unserer Waffen sind die Eisenbahner im höchsten Maße mitbeteiligt. Sie werden auch weiterhin durchhalten und der Erfolg wird die Mühe krönen. Die k. k. ⁄. wird ersucht, dieses Schreiben sämtlichen der Feldtransportleitung bisher unterstellten Bahnämtern usw. zur Kenntnis zu bringen. A. Peyrek m. p., Hauptmann des Generalstabes, Kommandant der k. u. k. Feldtransportleitung Nr. 1."

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Jänner 1915 zugehörigen Strecken. Das Netz der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zugehörigen Strecken hatte am 1. Jänner d. J. eine Gesamtausdehnung von 113.761·37 *km* erreicht. Hievon entfallen auf die dem Verein angehörenden Mitglieder (§ 2, Abs. 6 der Vereinssatzungen) 111.984·93 *km* und auf die an den Verein gemäß § 6 der Satzungen angeschlossenen Verwaltungen 1776·44 *km*.

Von den im Betriebe der Vereinsmitglieder stehenden Strecken entfallen auf:

A. Deutsche Vereinsverwaltungen.

1.	die preußisch-hessischen Staatsbahnen .	39.815·61	*km*
2.	„ bayerischen Staatsbahnen	8.348·18	„
3.	„ sächsischen Staatsbahnen.	3.386·39	„
4.	„ württembergischen Staatsbahnen . .	2.096·97	„
5.	„ badischen Staatsbahnen	1.845·00	„
6.	„ Großh. Mecklenb. Friedrich-Franz-E.	1.094·30	„
7.	„ oldenburgischen Staatsbahnen . . .	689·15	„
8.	„ Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen .	2.104·41	„
9.	„ Brandenburgische Städtebahn . . .	125.58	„
10.	„ Braunschweigische Landeseisenbahn .	107·08	„
11.	„ Crefelder Eisenbahn	64·53	„
12.	„ Eutin-Lübecker Eisenbahn	40·86	„
13.	„ Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	88·36	„
14.	„ Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn . .	129·08	„
15.	„ Lübeck-Büchener Eisenbahn . . .	160·85	„
16.	„ Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth)	6·04	„
17.	„ Mecklenb. Friedrich Wilhelm-E. . .	100·82	„
18.	„ Militär-Eisenbahn	70·58	„
19.	„ Niederlausitzer Eisenbahn	113·30	„
20.	„ Ruppiner Eisenbahn	132·71	„
21.	„ Teutoburger Wald-Eisenbahn . . .	101·33	„
22.	„ Westfälische Landes-Eisenbahn . .	265·78	„
	zusammen . . .	60.886·91	*km*

B. Österreichische, ungarische und bosnisch-herzegowinische Verwaltungen.

a) Österreichisshe Verwaltungen.

1.	die österreichischen Staatsbahnen . . .	18.873·60	*km*
2.	„ Aussig-Teplitzer Eisenbahn	253·21	„
3.	„ Buschtěhrader Eisenbahn	493·21	„
4.	„ Graz-Köflacher Eisenbahn	106·33	„
5.	„ Niederösterreichischen Landesbahnen	540·40	„
6.	„ Eisenbahn Wien-Aspang	130·85	„
	zusammen . . .	20.397·60	*km*

Digitized by Google

b) Ungarische Verwaltungen.

1.	die ungarischen Staatsbahnen	18.608·30	*km*
2.	„ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . .	68·00	„
3.	„ Eisenbahn Mohács-Pécs	67·55	„
4.	„ Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	222·42	„
5.	„ Szamostalbahn	395·40	„
6.	„ Vereinigte Arader und Czanader Eisenbahn	382·21	„
	zusammen . . .	19.743·88	*km*

c) Österreichische und ungarische gemeinsame Verwaltungen.

1.	die Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	710·52	*km*
2.	„ Südbahn-Gesellschaft	2.508·22	„
	zusammen . . .	3.218·74	*km*

d) Bosnisch-herzegowinische Verwaltungen.

1.	die Militärbahn Banjaluka-Doberlin . .	104·33	*km*

C. Niederländische Verwaltungen.

1.	die Holländische Eisenbahn	1.268·69	*km*
2.	„ Niederländischen Staatseisenbahnen .	1.848·86	„
3.	„ Niederländische Zentralbahn . . .	149·73	„
4.	„ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn . .	100·92	„
	zusammen . . .	3.368·20	*km*

D. Andere Verwaltungen.

1.	die Prinz-Heinrich-Eisenbahn	186·54	*km*
2.	„ Chimay-Eisenbahn	59·11	„
3.	„ Rumänischen Staatsbahnen	3.527·33	„
4.	„ Warschau-Wiener Eisenbahn . . .	492·29	„
	zusammen . . .	4.265·27	*km*

Von den im Betriebe der lt. § 6 der Vereinssatzungen angeschlossenen Verwaltungen stehenden Strecken entfallen auf:

a) Deutsche Verwaltungen.

1.	die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn .	47·02	*km*
2.	„ Bentheimer Kreisbahn	76·09	„
3.	„ Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Ges. .	24·00	„
4.	„ Cölu-Bonner Kreisbahn	79·80	„
5.	„ Centralverwaltung für Sekundärbahn. (H. Bachstein)	231·70	„
6.	„ Dahme-Uckroer Eisenbahn	12·53	„
7.	„ Eisenbahn-Bau und Betriebsgesellsch. (Vering & Waechter)	98·35	„
8.	„ Eisern-Siegener Eisenbahn . . .	14·24	„
9.	„ Freien-Grunder Eisenbahn	13·74	„
10.	„ Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn .	52·10	„
11.	„ Eisenbahn des Georgsmarien-Bergwerks und Hüttenvereins	9·00	„
12.	„ Lausitzer Eisenbahn	80·91	„
13.	„ Löwenberg-Lindow-Rheinsberger E.	37·60	„
14.	„ Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München	157·86	„
15.	„ Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn .	15·15	„
16.	„ Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn	79·54	„
17.	„ Oberrheinische Eisenbahngesellschaft	72·02	„
18.	„ Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn	30·30	„
19.	„ Prignitzer Eisenbahn	63·29	„
20.	„ Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn	62·02	„
21.	„ Schaftlach-Gmund-Tegernsee-Eisenbahn-Aktiengesellschaft	12·35	„
22.	„ Süddeutsche Eisenbahngesellschaft .	165·07	„
23.	„ Wittenberge-Perleberger Eisenbahn .	10·54	„
24.	„ Württembergische Eisenbahnges. . .	104·18	„
25.	„ Württembergische Nebenbahn-Akt.-Gesellschaft	124·64	„
	zusammen . . .	1.674·04	*km*

b) Österreichische und ungarische Verwaltungen.

1.	die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	40·40	*km*
2.	„ Debreczén-Nyirbátor-Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft	62·00	„
	zusammen . . .	102·40	*km*

Die gesamte Betriebslänge beträgt demnach:

a)	der Strecken der Vereinsmitglieder .	111.984·93	*km*
b)	der Strecken der angeschlossenen Verwaltungen	1.776·44	„
	zusammen . .	113.761·37	*km*

Gegenüber dem Stande vom 1. Jänner 1914 (112.641·45 *km*) ergibt sich somit ein Zuwachs von 1119·92 *km*. An diesem sind die deutschen Vereinsmitglieder mit 681·44 *km* = 26·85%, die österreichisch-ungarischen mit 296·29 *km* = 26·46%, die niederländischen mit 7·17 *km* = ·064% und die gemäß § 6 der Satzungen angeschlossenen Bahnen mit 135·02 *km* = 12·05% beteiligt.

BUCHANZEIGEN.

Nutzpflanzungen auf dem Eisenbahngelände. Mit 32 Abbildungen im Texte. Bearbeitet von E. Burok, Bahnmeister. Druckerei- und Verlags-Aktiengesellschaft vorm. R. v. Waldheim, Jos. Eberle & Comp., Wien, VII/1 und Leipzig: Otto Klemm. Preis brosch. K 2.40 = Mk. 2.

Seit längerer Zeit besteht für das Eisenbahnpersonal der Mangel an einem Behelf, aus dem sich in kurzer und sachlicher Weise die Kenntnis über den Garten- und Obstbau schöpfen läßt.

Das vorliegende Werk soll nun diese Aufgabe erfüllen. Es wird den Eisenbahnbediensteten nicht nur anregen, nach dem anstrengenden Dienst in der Bebauung seines Gartens, in der Pflege seines Obststrauches oder -baumes, Erholung zu suchen, sondern es wird ihm auch alle jene Kenntnisse vermitteln, die zur Erzielung eines wirtschaftlichen Erfolges erforderlich sind.

Der Inhalt gliedert sich in die Hauptabschnitte: Der Boden, seine Bearbeitung und Düngung; die Futterpflanzen; der Gemüse- und Feldbau; der Obstbau; die Nutzsträucher. Gute Abbildungen ergänzen den Text. Die Ausstattung des Buches ist gediegen.

Wir haben bereits in dem Aufsatze: „Vorschläge für wirtschaftliche Fürsorge für Eisenbahnbedienstete“ in Nr. 17 des laufenden Jahrganges auf den hohen Wert hingewiesen, den dieses Buch insbesondere in der heutigen Zeit für unsere Eisenbahner besitzt. Wir möchten vorschlagen, daß die Verwaltungen dieses Buch ihren beteiligten Bediensteten dienstlich zugänglich machen, sie würden damit sehr wohltätige Wirkungen erzielen können.

Grundzüge des Eisenbahnbaues. III. Teil: Telegraph, Fernsprecher und andere Schwachstromanlagen. Von Dipl.-Ing. Prof. W. Kohenrath (Bibliothek der gesamten Technik Band 234). Mit 100 Textabbildungen. Preis geb. Mk. 2.40. (Leipzig 1915, Dr. Max Jänecke, Verlagsbuchhandlung.)

Der soeben erschienene III. Teil bildet eine Ergänzung der beiden bereits vorliegenden Bände. Er behandelt die Anwendung der Gesetze der „Naturlehre“ auf die Sicherungsanlagen des Eisenbahnbaues in leichtfaßlicher Weise. Durch die dem Werke beigegebenen Abbildungen erfährt der Text eine willkommende Erläuterung. Aus dem Kapitel: Der Abschnitt Telegraph enthält folgendes: Geschichtliches, Umfang und Einteilung der Leitungen, Herstellung der Leitungen,

Digitized by Google

die Batterien, der Morseapparat, Messung von Stromstärke, Isolation und Erdwiderstand der Telegraphenleitung, Bezirks- und Fernleitung, Zugmeldeleitung, Übermittlung des Zeitsignals, besondere Einrichtungen und Preisangaben. Die Abhandlung über den Fernsprecher enthält folgende Unterabteilungen: Geschichtliches, Umfang und Einteilung der Fernspecher, Herstellung der Fernsprechleitungen, die Batterie der Linienfernsprecher, der Magnetinduktor, Grundgedanke der Fernsprecher neuerer Bauart, Linienfernsprecher, Streckenfernsprecher, Zentrale Fernsprechanlagen, besondere Einrichtungen und Preisangaben. Im letzten Kapitel über die weiteren Schwachstromanlagen bespricht der Verfasser schließlich: Die Streckenläutewerke, Läutewerke für unbewachte Wegübergänge, die elektrische Uhr, Überwachung der Fahrgeschwindigkeit, der Schienendurchbiegungskontakt, die isolierte Schienenstrecke, die elektrische Fahrstraßenfestlegung, die elektrische Signalarmkupplung, die elektrische Tastensperre (elektrische Druckknopfsperre), die Spiegelfelder, die Zählwecker, elektrische Huppen. Der preiswerte, gut ausgestattete Band wird Anfängern gute Dienste leisten.

Allgemeine Uniformierungsanstalt
BACK & FEHL
Wien, IX. Elisabethpromenade 23
Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz
Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise
:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::
Telephon 13530 Telephon 13530

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt Wien I. Volksgartenstraße 3.
Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das
Südbahnwerk
Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen
Telephon 8978 ¤ Wien X/1 ¤ Telephon 8978
Vertreter für Österreich-Ungarn:
FRIEDRICH JURANY
Wien, IV. Radeckgasse 3.
Telephon 6681.

Siemens & Halske A.-G.
Wien, III. Apostelgasse 12.
Eisenbahnsicherungsanlagen.
Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.
Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

TROTZ DES KRIEGES
Bad *Pöstyén* offen!
1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten, 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).
Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke:
als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!
Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 21113

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art 769 c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag.

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.462,670.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (2 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

No. 18. Wien, den 15. September 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen. Von Dr. Johann Pospíšil. (Fortsetzung folgt.) — Die Furkabahn. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Durchlaufende Wagen im Eisenbahnbetrieb. Tunneluntersuchungswagen. — Buchanzeigen: Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart. Ein Volk in Waffen. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen.

Von Dr. **Johann Pospíšil.**

(Fortsetzung zu Nr. 16.)

Die Angaben, die sich auf die Staatsbahndirektion Linz beziehen, gehören fast in allen Tafeln zu den günstigsten. Hinsichtlich des Pensionsfonds verursacht hier die hohen Werte einerseits die große Beteiligung der alten Mitglieder des Pensionsinstituts der Kaiserin Elisabethbahn in dem Personalstande dieser Direktion und andererseits der Umstand, daß diese Mitglieder nicht so viel mit niedrigeren Bedienstetenelementen*) vermischt sind, wie es bei den übrigen Direktionen der Fall ist, da das niedrigere Personal der Kaiserin Elisabethbahn schon seit 1872 dem Provisionsfonds der genannten Bahn angehört hat und als solches nicht in den Pensionsfonds, sondern in den Provisionsfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen übergegangen ist. Durch diese geschichtliche Entwicklung, welche übrigens oben näher erörtert wurde, kann man sich auch die günstigen Provisionsfondswerte der Linzer Direktion erklären.

Auch hinsichtlich der übrigen Direktionsbezirke sind die Verschiedenheiten nicht in letzter Linie Folge der geschichtlichen Entwicklung der Pensions(Provisons)versicherung ihres Personals. Hiebei kommt es darauf an, in welchem Verhältnisse bei der betreffenden Direktion das Stammpersonal zu dem „verstaatlichten" Personal steht, wie lange Zeit seit der Verstaatlichung der einzelnen von der Direktion verwalteten Strecken verstrichen ist sowie auf die Tatsache, ob bei diesen verstaatlichten Strecken nur der Pensionsfonds oder auch der Provisionsfonds bestanden hat usw.

Die Durchschnittsziffern, mit denen wir uns bisher beschäftigten, sind zwar im Hinblicke auf die Menge der ihnen zugrunde liegenden Erscheinungen wohl berücksichtigungswert und vertrauenswürdig. Es läßt sich jedoch nicht leugnen, daß auch bei einer so großen Anzahl von Erscheinungen einige zufällige und außergewöhnliche Abfälle von Mitgliedern mit kurzer Teilnahmszeit den Durschnittswert äußerst störend zu beeinflussen vermögen. Um solche störende Umstände gänzlich aus der Betrachtung auszuscheiden, müssen wir die Teilnahmszeitwerte der Bediensteten vom 5. bis zum 45. Teilnahmsjahre in einzelne Perioden einteilen, woraus sich ergeben wird, wie viele Bedienstete nach einer bestimmten Teilnahmszeit in das Ruheverhältnis treten und wie viele Teilnehmer über die Grenze der sogenannten vollen Dienstzeit, das ist einer Teilnahmszeit von 35 Jahren im Aktivitätsverhältnis verbleiben.

Die angestellten genauen Berechnungen haben Nachstehendes gezeigt:

Von sämtlichen Bediensteten sind in den Ruhestand getreten:

Nach einer Teilnahmszeit

			bis zu	4	Jahren	280	das ist		2·548%
von	5	bis zu		9	„	1195	„	„	10·490%
„	10	„	„	14	„	2161	„	„	19·065%
„	15	„	„	19	„	1605	„	„	14·092%
„	20	„	„	24	„	1522	„	„	13·363%
„	25	„	„	29	„	1566	„	„	13·758%
„	30	„	„	34	„	1658	„	„	14·567%
„	35	„	„	39	„	1365	„	„	12·045%
„	40	„	„	44	„	32	„	„	0·282%
			über	44	Jahre	2	„	„	0·018%

aller in den Ruhestand Versetzten.

Die meisten Abgänge kommen daher zwischen dem 10. bis 14. Teilnahmsjahre vor; bis zum 24. Teilnahmsjahre nehmen dieselben sodann ab, worauf bis zum 34. Jahre wieder eine Zunahme festzustellen ist. Zwischen dem 30. bis 34. Teilnahmsjahre treten mehr Personen in den Ruhestand als nach dem 35. Jahre, das ist nach Erreichung der vollen Teilnahmszeit.

*) Niedrigere Bedienstetenkategorien verschlechtern überall die Durchschnittswerte des Alters und der Teilnahmszeit.

Digitized by Google

Die Abgänge bis zum 4. Teilnahmsjahre stellen sich zumeist als Fälle der Unfallsinvalidität dar. Die Abgänge bis zum 9. Jahre umfassen sowohl Fälle der Unfalls- als auch der natürlichen Dienstunfähigkeit. Nach dem 10. Jahre erlangt der Teilnehmer — wie bekannt — den Anspruch auf die Pensions- bezw. Provisionsbezüge, auch ohne Bestand der Invalidität, aus welchem Grunde in dieser und in allen folgenden Perioden auch Fälle der Kündigung bezw. Inruhestandversetzung von nicht dienstunfähigen Bediensteten vorkommen.

Ein Vergleich der Ergebnisse der vorstehenden Tabelle mit den Ergebnissen der gleichartigen Prüfung der Alterswerte zeigt vorerst die Tatsache, daß bis zum 48. Lebensjahre durchschnittlich erst das 14. Teilnahmsjahr erreicht wird und daß eine viel größere Anzahl der Bediensteten über das 65. Lebensjahr als über das 35. Teilnahmsjahr weiterdient. Nahezu 88% der Bediensteten dienen überhaupt nicht aus, das heißt erreichen nicht die vollen 35. Teilnahmsjahre. Gleich mit der Erreichung von 35. Teilnahmsjahren sind 1069 Bedienstete, das ist 8·88% in den Ruhestand getreten. Aus dem Umstande, daß auf das 34. Teilnahmsjahr nur 224, das ist etwa 2% und auf das 36. Teilnahmsjahr nur 184, das ist 1·6% Abgänge entfallen, kann geschlossen werden, daß die Erreichung der vollen Teilnahmszeit (35 Teilnahmsjahre) auf den Übertritt in den Ruhestand doch einen bedeutenden Einfluß ausübt*). Dieser Einfluß ist viel größer als derjenige, den die Erreichung der festgesetzten Altersgrenze (65 Lebensjahre) ausübt, nachdem mit Erreichung dieser Altersgrenze nur 518 Bedienstete, das ist 4·550% in den Ruhestand getreten sind.

Mit 36 und mehr Teilnahmsjahren, somit nach Erreichung der festgesetzten vollen Teilnahmszeit von 35 Jahren haben im ganzen 330, das ist 2·9%, Bedienstete weitergedient und die Zeit, welche diese Bediensteten zusammen über diese Grenze gedient haben belief sich auf 680 Jahre. Von 1000 Bediensteten dienen 29 über die angeführte Grenze und kommen auf einen „Überdienenden" durchschnittlich 2·06 Jahre. Dies bezieht sich alles auf die Erfahrungen der Zeit vom Jahre 1900 bis 1909. Weil aber in den ersten fünf Jahren dieses Jahrzehntes, das heißt in den Jahren 1900 bis 1904, 77 Teilnehmer, das ist 1·619% aller in dieser Zeit in den Ruhestand getretenen Bediensteten (4758) über die erwähnte Grenze dienten und die Dienstzeit, welche alle diese 77 Bediensteten „überdienten", 212 Jahre betrug und weil somit auf 1000 Bedienstete 16 „Überdienende" und auf einen „Überdienenden" 2·75 Jahre entfallen, kann der Schluß gezogen werden, daß mit der fortschreitenden Zeit wohl die Zahl der „Überdienenden" wächst, dieselben aber eine kürzere Zeit „überdienen."

*) Auf das 30. Teilnahmsjahr kommen 386 Abgänge,
" " 31. " " 388 "
" " 32. " " 368 "
" " 33. " " 292 "
" " 37. " " 62 "
" " 38 " " 32 "
" " 39. " " 18 "
" " 40. " " 20 "
" " 41. " " 8 "
" " 42. " " 0 "
" " 43. " " 2 "
" " 44. " " 2 "
" " 45. " " 1 Abgang
" " 46. " " 0 "
" " 47. " " 1 "

Die Frage, in welcher Bediensteten-kategorie am häufigsten und am längsten über die volle Teilnahmszeit gedient wird, wird durch nachstehende Ziffern beantwortet:

Im Zeitraum	1900 bis 1909	1900 bis 1904
befanden sich unter den		
	330	77
Überdienenden		
Beamte	191	39
Unterbeamte	81	20
Diener und Hilfsbed.	58	18
Es dienten somit von allen in der betreffenden Kategorie in den Ruhestand versetzten Bediensteten		
Beamte	12·14%	5·44%
Unterbeamte	4·40%	2·30%
Diener u. Aushilfsbedienstete	0·72%	0·57%
über die volle Dienstzeit.		
Von den		
	680	212
Jahren, welche in der betreffenden Zeit insgesamt von allen Bediensteten über die Zeit gedient wurden, entfielen auf die		
Beamten	360	99
Unterbeamten	207	60
Diener u. Aushilfsbed.	113	53
Jahre.		
Jeder von den Überdienenden diente über die festgesetzte Zeit		
Beamte	1·88	2·54
Unterbeamte	2·55	3·04
Diener u. Aushilfsbed.	1·40	2·90
Jahre.		

In beiden Zeiträumen kommen somit die meisten Fälle des „Überdienens" auf die Beamten, dann auf die Unterbeamten und in dritter Linie auf die Diener. Die „überdiente" Zeitdauer ist in beiden Zeiträumen am längsten bei den Unterbeamten; in den Jahren 1900 bis 1904 folgen sodann die Diener und zuletzt die Beamten; in den Jahren 1900 bis 1909 ist die Reihenfolge umgekehrt.

Digitized by Google

Wenn wir die einzelnen Zeitstufen der Mitgliedschaft in verschiedenen Dienstzweigen betrachten, finden wir, daß von der Gesamtheit der Bediensteten:

Im Dienstzweige	In den Ruhestand getreten sind										
	in dem Zeitraume		im Jahre der Mitgliedschaft								
			1 bis 4	5 bis 9	10 bis 14	15 bis 19	20 bis 24	25 bis 29	30 bis 34	35 bis 39	40 bis 44	45 u. mehr
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10*)
Kanzleidienst	Anzahl der Personen	1900 bis 1904	—	25	55	58	43	122	192	142	7	1
		1905 „ 1909	2	26	51	54	57	51	109	349	2	—
		1900 „ 1909	2	51	106	112	100	173	301	491	9	1
	in Prozenten aller in den Ruhestand Getretenen	1900 bis 1909	0·148	3·786	7·869	8·315	7·424	12·843	23·346	36·526	0·519	0·074

Die durchschnittliche Teilnahmszeit betrug 28·294 Jahre.

In beiden Zeitperioden bemerken wir eine recht verschiedenartige Wertenbewegung. Besonders auffallend ist die Höhe der Werte in den Rubriken 7 und 8 im Zeitraume 1900 bis 1904.

Wenn wir trotz der geringen Anzahl von Fällen, die bei einer einzigen Dienstkategorie und in nur fünfjährigen Zeiträumen in Betracht kommen, unsere Angaben für ein richtiges Bild der Verhältnisse halten wollten, müßten wir auf Grund der angeführten Daten, in denen eine sehr bedeutende Steigerung der höheren Werte des Zeitraumes 1905 bis 1909 gegenüber denjenigen des vorangehenden Zeitraumes festzustellen ist, den Schluß ziehen, daß im Bereiche des Kanzleidienstes mit fortschreitenden Jahren die Anzahl derjenigen Bediensteten, die eine hohe Zahl der in die Pension (Provision) einrechenbaren Dienstjahre erreicht haben, um ein Bedeutendes gestiegen ist. Diese Erscheinung läßt sich hauptsächlichst durch den frühzeitigen Beitritt der Kanzleibediensteten zum Pensions- bezw. Provisionsfonds erklären.

Einen unbestrittenen Wert haben indessen wegen der großen Anzahl der die Grundlage der Beurteilung bildenden Erscheinungen nur die Angaben des ganzen Jahrzehntes 1900 bis 1909. Diese zeigen (mit Ausnahme der Spalte 5) eine nahezu stetige Steigerung bis zur Spalte 8 und ein rapides Fallen in den weiteren Spalten. In den angestellten Beobachtungen bezüglich der Alterswerte können wir zwar auch eine fortwährende Steigerung bis zur Altersgrenze von 63 Jahren, die beiläufig unserer Spalte 8 entspricht, beobachten, aber das Fallen in den nachfolgenden Altersperioden ist nicht so plötzlich.

Im allgemeinen kann im Kanzleidienstzweige sowohl bei den Alters- als auch bei den Mitgliedsdauerwerten das Vorwiegen der höheren Spalten wahrgenommen werden.

Gleichfalls günstig — obwohl bei weitem nicht in dem Maße, wie bei dem vorstehenden Dienstzweige — sind die höheren Werte in der Bahnerhaltungskategorie vertreten.

Im Dienstzweige	In den Ruhestand getreten sind										
	in dem Zeitraume		im Jahre der Mitgliedschaft								
			1 bis 4	5 bis 9	10 bis 14	15 bis 19	20 bis 24	25 bis 29	30 bis 34	35 bis 39	40 bis 44	45 u. mehr
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10**)
Bahnerhaltung	Anzahl der Personen	1900 bis 1904	20	90	147	163	135	280	201	33	2	—
		1905 „ 1909	24	217	298	213	268	180	224	162	2	—
		1900 „ 1909	44	307	445	376	403	460	425	195	4	—
	Prozente von der Gesamtzahl	1900 bis 1909	1·617	11·546	16·736	14·141	15·156	17.300	15·986	7·371	0·113	—

*) Nach einer längeren Mitgliedzeit sind im Kanzleidienst während des Jahrzehntes 1900 bis 1909 in den Ruhestand getreten:

Nach einer Mitgliedzeit von Jahren	Anzahl der Bediensteten
35	363
36	83
37	25
38	14
39	6
40	3
41	5
42	—
43	1
44	—
45	1

**) Nach einer längeren Mitgliedzeit sind im Bahnerhaltungsdienst während des Jahrzehntes 1900 bis 1909 in den Ruhestand getreten:

Nach einer Mitgliedzeit von Jahren	Anzahl der Bediensteten
35	158
36	19
37	10
38	5
39	3
40	3
41	1
42	—
43	—
44	—
45	—

Digitized by Google

Die durchschnittliche Teilnahmszeit betrug 21·16 Jahre.

Auch hier kann eine Ungleichmäßigkeit in den einzelnen Zeiträumen und eine Steigerung der Werte mit fortschreitenden Jahren beobachtet werden. In den auf Grund des ganzen Jahrzehntes ermittelten Werten gipfelt jedoch hier die Spalte 6. Eine auffallend große Anzahl von Erscheinungen weist die Spalte 3 auf,

Ungünstige Werte in den höheren Spalten zeigen die zwei folgenden Dienstzweige, das sind der Zugbegleiter- und Werkstättendienst, und zwar der letztgenannte Dienstzweig in noch größerem Maße als der erstere.

Die durchschnittliche Teilnahmszeit betrug beim Zugbegleiterdienst 19·84, beim Werkstättendienst 15·55 Jahre.

Im Dienstzweige	In den Ruhestand getreten sind: in dem Zeitraume	im Jahre der Mitgliedschaft: 1 bis 4	5 bis 9	10 bis 14	15 bis 19	20 bis 24	25 bis 29	30 bis 34	35 bis 39	40 bis 44	45 u. mehr
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10*)
Stationsdienst	Anzahl der Personen 1900 bis 1904	42	122	216	173	133	195	196	77	2	—
	Anzahl der Personen 1905 „ 1909	40	196	355	249	291	205	254	296	3	—
	Anzahl der Personen 1900 „ 1909	82	318	571	422	424	400	450	373	5	—
	Prozente von der Gesamtzahl 1900 bis 1909	2·692	10·443	18·752	13·858	13·924	13·136	14·778	12·315	0·098	—
Zugförderungsdienst	Anzahl der Personen 1900 bis 1904	42	66	134	84	69	101	114	37	2	—
	Anzahl der Personen 1905 „ 1909	24	77	159	141	159	146	133	136	7	—
	Anzahl der Personen 1900 „ 1909	66	143	293	225	228	247	247	173	9	—
	Prozente von der Gesamtzahl 1900 bis 1909	4·041	8·757	17·942	13·778	13·962	15·141	15·141	10·594	0·489	—

Im Dienstzweige	In den Ruhestand getreten sind: in dem Zeitraume	im Jahre der Mitgliedschaft: 1 bis 4	5 bis 9	10 bis 14	15 bis 19	20 bis 24	25 bis 29	30 bis 34	35 bis 39	40 bis 44	45 u. mehr
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10*)
Zugbegleiterdienst	Anzahl der Personen 1900 bis 1904	28	63	126	116	84	102	67	20	1	1
	Anzahl der Personen 1905 „ 1909	9	65	150	126	131	83	88	70	3	—
	Anzahl der Personen 1900 „ 1909	37	128	276	242	215	185	155	90	4	1
	Prozente von der Gesamtzahl 1900 bis 1909	2·776	9·603	20·705	18·154	16·129	13·879	11·628	5·476	0·753	—
Werkstättendienst	Anzahl der Personen 1900 bis 1904	36	149	142	73	33	42	32	14	1	—
	Anzahl der Personen 1905 „ 1909	13	98	327	154	118	59	48	28	—	—
	Anzahl der Personen 1900 „ 1909	49	247	469	227	151	101	80	42	1	—
	Prozente von der Gesamtzahl 1900 bis 1909	3·562	18·069	34·308	16·606	11·046	7·387	5·633	3·073	0·073	—

woraus geschlossen werden kann, daß die Erreichung der Wartezeit (Karenzzeit) von zehn Mitgliedsjahren hier einen außergewöhnlichen Einfluß auf den Übertritt in den Ruhestand ausübt. Der gleiche Einfluß ist übrigens bei allen weiteren Dienstzweigen sicherzustellen. Abweichungen von dem Durchschnitte sind hier allerdings gegenüber der Gruppe der Kanzleibeamten bedeutend geringer.

Dem durchschnittlichen Stande nähern sich am meisten die Werte des Stations- und des Zugförderungsdienstes.

Die durchschnittliche Teilnahmszeit im Stationsdienste betrug 20·82, im Zugförderungsdienste 20·71 Jahre.

Beachtenswert ist, daß bei den letzten vier Dienstzweigen die Fälle des Übertrittes in den Ruhestand in der Zeit bis zum fünften Mitgliedsjahre in den Jahren

*) Nach einer längeren Mitgliedzeit sind während des Jahrzehntes 1904 bis 1909 in den Ruhestand getreten

nach Jahren	im Stationsdienst	im Zugförderungsdienst	im Zugbegleiterdienst	im Werkstättendienst
35	307	135	73	33
36	46	17	12	5
37	16	9	1	2
38	4	5	3	1
39	—	7	1	1
40	4	6	4	—
41	—	1	1	1
42	—	—	—	—
43	1	—	—	—
44	—	2	—	—
47	—	—	1	—

Digitized by Google

1900 bis 1904 viel häufiger vorkommen als in den folgenden Jahren 1905 bis 1909*).

Von 100 überhaupt in den Ruhestand getretenen Bediensteten sind nach 34 Mitgliedsjahren pensioniert worden (haben somit überdient):

im Dienstzweige	In den Zeiträumen 1900 bis 1909	1900 bis 1904
Kanzleidienst	10·245	5·736
Zugförderungsdienst . . .	2·882	0·617
Stationsdienst	2·232	1·300
Zugbegleiterdienst	1·651	1·312
Bahnerhaltungsdienst . . .	1·542	0·747
Werkstättendienst	0·731	0·958
Durchschnittlich in allen Dienstzweigen	2·890	1·619

In beiden Zeiträumen haben also über die durchschnittliche Grenze nur die Bediensteten des Kanzleidienstes „überdient". Daß in dieser Hinsicht das Zugförderungspersonale in den Jahren 1900 bis 1909 auf zweiter, wogegen es in den Jahren 1900 bis 1904 auf sechster Stelle steht, erklären wir uns aus den Wirkungen der $1^1/_2$fachen Anrechnung der Dienstzeit für die Pensionsbemessung, die im Jahre 1900 bei diesem Dienstzweig eingeführt wurde.

(Fortsetzung folgt.)

Die Furkabahn**).

Im August 1914 wurde eine neue Bahn über die Alpen in ihrem ersten Teil dem Verkehr übergeben, die es in mehr als einer Hinsicht, nicht zum wenigsten aber in technischer, wohl verdient, daß man ihr besondere Aufmerksamkeit zuwende. Es ist die sogenannte Furkabahn, die berufen ist, einen neuen, bequemen, vor allem für den Wandererverkehr hochwillkommenen Übergang aus dem Tal des Vorderrheins und somit aus dem Kanton Graubünden ins Rhonetal und den Kanton Wallis zu schaffen. Im Rheintal hatte sich das schmalspurige Netz der Rhätischen Bahnen in den letzten Jahren bereits bis Disentis ausgedehnt; im Rhonetal ist Brig die am weitesten nach Westen eingeschobene Station, wo die im Jahre 1913 eröffnete Lötschbergbahn in die Simplonlinie einmündet.

Zwischen Disentis und Brig liegt ein Teil des Gotthardmassivs. Um zwischen beiden Bahnendpunkten im Rhein- und Rhonetal einen Schienenweg zu schaffen, der eine ziemlich geradlinige Verbindung vom östlichen Bodensee zum Genfer See darstellen und als nächster Übergang zwischen Graubünden und Wallis auch eine beachtenswerte strategische Bedeutung für die Schweiz hat, mußten zwei nicht ganz niedrige Paßhöhen bezwungen werden, einmal der 2033 *m* hohe Oberalppaß zwischen dem vorderen Rhein- und dem Reußtal, zwischen Disentis und Andermatt und andererseits der berühmte, 2431 *m* hohe Furkapaß zwischen Reuß- und Rhonetal, der freilich nicht in offener Paßhöhe von der Bahn überwunden, sondern in 2164 *m* Meereshöhe in einem Tunnel von 1800 *m* Länge unterfahren werden wird.

Der Bau der Bahn, die jetzt ihrer Vollendung entgegengeht, ist im Auftrage der „Schweizerischen Furkabahngesellschaft" (Compagnie Suisse du chemin de fer de la Furka) ausgeführt worden, die am 27. Mai 1910 mit dem Sitz in Bern begründet wurde, um mit einem Gesamtkapital von 38 Mill. Frcs. eine Konzession vom Juni 1907 zum Bau einer Linie Brig—Gletsch und eine weitere vom Oktober 1908 zum Bau einer Linie Gletsch—Disentis durchzuführen.

Die Bauarbeiten begannen 1911. Wegen der großen Meereshöhen hat man auch den ursprünglichen Plan, die Furkabahn elektrisch zu betreiben, fallen lassen und sich für den Dampfbetrieb entschieden, der in dem rauhen Klima einen sicheren und wirtschaftlich vorteilhafteren Betrieb versprach.

Wegen der Schmalspurweite der anschließenden Rhätischen Bahnen hat man auch für die Furkabahn die Meterspur gewählt. Die ganze Linie von Brig bis Disentis ist 97·1 *km* lang. Infolge der zum Teil sehr bedeutenden Steigungen, die besonders beim Abstieg vom Oberalppaß nach Andermatt erhebliche technische Schwierigkeiten bereiteten, mußten nicht weniger als 32 *km*, also fast genau ein Drittel der ganzen Strecke, mit Zahnradstangenbetrieb (System R. Abt), versehen werden, da Steigungen von 70 bis 100‰ zu überwinden sind. Für die zahnradlosen Strecken beträgt die höchste Steigung 40‰.

Die Gesamtstrecke weist 12 Tunnels auf, die insgesamt 4185 *m* lang sind und deren längster der Tunnel unter dem Furkapaß mit 1800 *m* ist. Dazu kommen insgesamt 53 Brücken und Viadukte, von denen 20 eine Länge von mehr als 50 *m* aufweisen.

Schon im September 1913 konnten von Brig aus die ersten 42 *km* durchs Rhonetal, bis Oberwald, wo die Zahnradstrecke beginnt, probeweise befahren werden und am 30. Juni 1914 erfolgte die feierliche Einweihung der Strecke von Brig bis Gletsch, also bis zum Rhonegletscher und zur Rhonequelle, die im August 1914 endgültig dem Betrieb übergeben wurde. Die Bauarbeiten auf der übrigen Strecke sind so weit gediehen, daß im Juni 1915 die gesamte Linie von Brig bis Disentis verkehrsfertig sein soll.

Hinter Gletsch, das nach Überwindung eines Kehrtunnels erreicht wird, hebt sich die Zahnradstrecke steil empor: auf 3·7 *km* Entfernung steigt sie von 1762 auf 2121 *m* Meereshöhe und gewährt hier, bei der Station Muttbach, einen schönen Blick über das Rhonetal und den Rhonegletscher, der von hier aus bequem besucht werden kann. Gleich hinter Muttbach tritt die Bahn in den Furkatunnel ein. An dessen anderem Ende liegt die Station Furka und gleichzeitig der höchste Punkt der ganzen Bahn (2136·6 *m*). Von hier sinkt nun die Bahn wieder ziemlich rasch; ungefähr dem Zuge der alten Furka-Poststraße folgend, fällt sie mit Hilfe des Zahnradbetriebes auf 7343 *m*

*) Auf Grund der im Jahre 1901 ermittelten und in der Studie „Die Lage der Werkstättenarbeiter der k. k. österr. Staatsbahnen" (Verlag Alfred Hölder, Wien, bearbeitet vom k. k. Arbeitsstatistischen Amt) publizierten Angaben waren von den aktiven Werkstättenbediensteten Mitglieder des Provisionsfonds:

Dauer	Stabile Bedienstete	Taglohnarbeiter	Alle zusammen
29 bis 27 Jahre	1·0%	0·1%	0·6%
26 „ 22 „	1·5%	—	0·9%
21 „ 17 „	6·6%	0·1%	4·0%
16 „ 11 „	16·5%	0·6%	10·2%
10 „ 6 „	47·1%	3·9%	29·9%
5 „ 1 „	26·2%	70·2%	43·7%
weniger als 1 Jahr	1·1%	25·1%	10·7%

29 Jahre bildeten damals das Maximum der Mitgliedsdauer, da der Provisionsfonds — wie eingangs erwähnt wurde — erst im Jahre 1882 errichtet worden war.

**) Nach „Prometheus" Nr. 1313, 1914.

Digitized by Google

Entfernung um 623 *m*. Bei Realp (1541 *m*) macht das Zahnrad wieder der Reibungsbahn Platz; auf $8^1/_2$ *km* Entfernung wird von dort aus über Hospental, den Kreuzungspunkt der Gotthard- und der Furkastraße, Andermatt erreicht (1439 *m*). Hier zieht die Furkabahn etwa 300 *m* hoch über der im Tunnel verlaufenden Gotthardbahn dahin. Um an diese einen bequemeren Anschluß zu schaffen, soll von Andermatt durch die wilde Schöllenenschlucht der Reuß eine Bahn nach Göschenen hinabgeführt werden.

Der Aufstieg von Andermatt zum Oberalppaß ist der technisch schwierigste und kostspieligste Teil der ganzen Furkabahn. In drei großen Kehren mit Tunnels erreicht die Bahn die Paßhöhe (2046 *m*) mit Hilfe des Zahnrades, um dann abermals auf 10 *km* Entfernung um 596 *m* herabzusteigen, wobei sie der Rheinquelle sehr nahe kommt. Bei Rueras (1450 *m*) hört der Zahnradbetrieb abermals auf und die letzten $10^1/_2$ *km* bis Disentis (1133 *m*) können bis auf zwei kurze Stücke des Zahnrades wieder entbehren.

Die Furkabahn wird den Wandererverkehr zwischen Graubünden, Uri und Wallis, zwischen Rhein, Reuß und Rhone wesentlich erleichtern und beschleunigen. Aber dem großen Schnell- und Durchgangsverkehr vom Bodensee zum Genfer See, von der Arlbergbahn zum Simplon, wird sie nur wenig dienen können. Ihre ungünstigen Steigungsverhältnisse, die eingestreuten Zahnradstrecken, welche für die 97 *km* lange Strecke Disentis—Brig einen Zeitaufwand von fünf Stunden erfordern und die großen klimatischen Beschwerden, unter denen der Betrieb alljährlich nahezu $^3/_4$ Jahr lang zu leiden haben wird, stempeln die neue Furkabahn zu einer rein für den Touristenverkehr bestimmten Bahn, die nur in der warmen Jahreszeit, etwa von Juni bis September, im ganzen Umfang benutzt werden wird, wenn auch etwa die Strecke im Rhonetal, die jetzt zunächst dem Betrieb übergeben wurde, mindestens bis Oberwald, vielleicht sogar bis Gletsch, auch während des Winters befahrbar sein wird.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 28. August d. J. dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektor Wladimir Ritter von Zborowski-Kostrakiewicz in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr den Stern zu dem am Bande des Militär-Verdienstkreuzes zu tragenden Komturkreuze des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Aus dem Personalstande der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) wurden in weiterer Folge für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung des Signum laudis am Bande der Tapferkeitsmedaille: Konzipist Dr. Adolf Schenk, Betriebsdirektion, Beamter Rudolf Wagner, Station Teschen, Diurnist Karl Chlupaty, Station Trzynietz. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. und II. Kl.: Zugpacker Augustin Lukosch, Station Karwin, Rangiermeister Heinrich Nowak, Station Karwin. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Kl.: Zugpacker Adolf Tomanek, Station Teschen. Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Kl.: Beamter Rudolf Hübner, Station Jablunkau, Maschinschlosser Gustav Schiebel, Heizhaus Jablunkau, Stationsarbeiter Karl Rabin, Haltestelle Wendrin, Stationspacker Paul Cypser, Station Teschen, Stationspacker Josef Sikora, Station Trzynietz. Durch Verleihung der bronzenen Tapferkeitsmedaille: Zugpacker Guido Pudlowski, Station Teschen. Die belobende Anerkennung des k. u. k. I. Op. Armeekommandos wurde ausgesprochen: Dem Wagenmanipulanten-Anwärter Josef Tkaczyk, Station Jablunkau. Die belobende Anerkennung seitens des Kommandos des k. u. k. Reservespitales in Frankstadt a. R.: Dem Kanzleimanipulanten Johann Kotula, Betriebsdirektion.

Seine k. u. k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektorstellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 17. August d. J. in Anerkennung besonderer Verdienste um das Rote Kreuz dem Vizepräsidenten des Verwaltungsrates der Eisenbahn Wien—Aspang Franz Grünebaum Edlen von Bruckwall in Wien, dem Mitgliede des niederösterreichischen Landesausschusses Regierungsrate Josef Sturm, dem Direktionsleiter der niederösterreichischen Landesbahnen Karl Polli und dem Inspektor der Buschtiehrader Eisenbahn Maximilian Ritter von Becker taxfrei das Ehrenzeichen II. Kl. vom Roten Kreuze zu verleihen geruht; desgleichen mit höchster Entschließung vom 25. August d. J.: dem Oberstleutnant d. R. Klaudius v. Ratkovic dem Major Emil Ratzenhofer des Generalstabskorps und dem Major Karl Ritter von Plentzner des Generalstabskorps, alle drei der Zentraltransportleitung; dem Major des Armeestandes Alois Treffenschedl, Eisenbahnlinienkommandanten; dem Major Alfred Mosing, überkomplett im Feldjägerbataillon Nr. 10, zugeteilt der Zentraltransportleitung; dem Major Michael Gaischeg, überkomplett im Infanterieregiment Nr. 10, Eisenbahnlinienkommandanten; dem Hauptmanne Alexander Balku, überkomplett im Infanterieregiment Nr. 39, dem Hauptmanne Adolf Röhrs, überkomplett im Infanterieregiment Nr. 59, und dem Hauptmanne Hermann Herrlinger, überkomplett im bosnisch-herzegowinischen Infanterieregiment Nr. 1, alle drei der Zentraltransportleitung; dem Hauptmanne Julius Tichy, überkomplett im Infanterieregiment Nr. 65, Eisenbahnlinienkommandanten; dem Oberleutnant Edwin Baumgartner des Infanterieregiments Nr. 84, zugeteilt der Zentraltransportleitung; dem Oberleutnant in der Reserve Heinrich Schottenhammel, Eisenbahnlinienkommandanten; dem Oberleutnant a. D. Karl Maschek, Eisenbahnlinienkommandanten; dem Militärintendanten Josef Gregor und dem Oberstleutnant a. D. Oberbaurate Emanuel Bittner, beide der Zentraltransportleitung; dem Staatsbahnrate Michael Ellmann der Werkstätte Nordbahn-Floridsdorf; dem Oberrevidenten Franz Taborsky v. Hirschenfeld der Nordbahn.

Durchlaufende Wagen im Eisenbahnbetrieb*). Von Dr. P. Hausmeister (Stuttgart). In einem vielbeachteten Aufsatz

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

*) Bei dem lebhaften Interesse und der großen Wichtigkeit der behandelten Angelegenheit bringen wir den in der „Frankfurter Zeitung“ veröffentlichten Aufsatz — der der allgemeinen Zustimmung sicher sein kann — vollinhaltlich zum Abdruck. Die Schriftl.

Digitized by Google

„Kritische Bemerkungen über die Kurswagen“ (Weltverkehr und Weltwirtschaft, vierter Jahrgang, Heft 1) erörtert Prof. Blum (Hannover), die betriebs- und teilweise auch verkehrstechnischen Nachteile einer allzu weitgehenden Zerlegung wichtiger Schnellzüge in einzelne Kurswagen mit verschiedenem Endziel. Seine Ausführungen sind, ganz abgesehen von der Sachkunde des Verfassers, um so dankenswerter, als ein offener Kampf gegen den in Deutschland immer allgemeiner werdenden Ruf nach Kurswagen nicht weniger als populär ist. Angesichts der großen Bedeutung der ganzen Frage für die zukünftige Ausgestaltung des Durchgangverkehres scheint es angebracht, weitere Kreise auf die Blumschen Gedankengänge aufmerksam zu machen. Die Abhandlung schildert die schweren Mißstände, die sich aus dem Ab- und Anhängen von Wagen auf Zwischenstationen ergeben. Schon das Loskoppeln des letzten Wagens bedingt einen längeren Aufenthalt, ganz abgesehen davon, daß bereits bei der Zugbildung auf die richtige Reihenfolge Bedacht genommen werden muß, wodurch eine elastische Anpassung an das jeweilige Verkehrsbedürfnis mittels Verstärkungswagen usw. wesentlich erschwert wird. Solange die Umsetzung sich auf die bloße Zurücklassung von Schlußwagen beschränkt, kann man die mit ihr verbundenen Unzuträglichkeiten noch in Kauf nehmen. Meistens aber entspricht der Absetzung auch wieder eine sofortige oder spätere Ansetzung; direkt verkehrshemmend vollends wirkt das bei Zersplitterung in mehr als drei Einzelkurse oft unvermeidliche Herausnehmen von Wagen aus der Mitte geschlossener Züge, eine Prozedur, die jedesmal einen Zeitverlust von mindestens 15 bis 20 Minuten verursacht und um so öfter wiederholt werden muß, je mehr verschiedene Kurswagen in eine einzige Verbindung eingegliedert sind. Dazu kommt noch, daß der hiefür erforderliche umständliche Rangierdienst meisten sogenannte Gefahrpunkte berührt oder erzeugt und mit seinem Bedarf an Verschiebelokomotiven und Personal die Betriebskosten sowie wegen der für ihn notwenddigen Bahnhofserweiterungen mitunter sogar das Anlagekapital erhöht. Ferner geben Kurswagen häufig Anlaß zu einer — für die Verwaltung wie für das Publikum nachteiligen — Ungleichmäßigkeit in der Besetzung der einzelnen Abteilungen. Man beobachtet oft, daß etwa die Wagen von A über B und C nach D überfüllt, die von A über B nach E und über B und C nach F dagegen leer sind. Bei geschlossener Durchführung von A bis zum Knotenpunkt C würde sich das Publikum über den ganzen Zug verteilen, während die in B und C entspringenden Anschlußzüge gemäß dem jeweiligen Andrang verstärkt werden können. Nicht für durchschlagend dagegen halte ich den Einwand der Verschmutzung auf längeren Fahrten. Inwiefern vollends eine Durchsetzung des ganzen Zuges mit tuberkuloseverdächtigen Personen aus dem — als Beispiel angeführten — direkten Wagen Berlin—Chur (-Davos) die etwaige Ansteckungsgefahr im Vergleich zu dem jetzigen Zustand herabmindern soll, ist schwer ersichtlich. Auch kann nicht die Rede davon sein, daß es im Ausland außer Schlaf- und Speisewaggons Kurswagen kaum gebe, ein flüchtiger Blick auf schweizerische, österreichische und französische Fahrpläne überzeugt von dem allerdings viel selteneren — Vorhandensein solcher Einrichtungen. Weiterhin bemüht sich Professor Blum um den Nachweis, daß für die überwiegende Mehrzahl aller Reisenden die vielbegehrten Kurswagen völlig wertlos seien. In der Tat ist es zutreffend, daß gerade die ausgedehntesten Kurse — wie Berlin—Rom, Breslau—Genf oder Wien—Paris — nur zu einem geringen Prozentsatz von die ganze Strecke zurücklegenden, vielmehr zum weitaus größten Teil von unterwegs zu- und absteigenden Fahrgästen benutzt werden. Auf der anderen Seite aber darf man doch die Vorzüge von Kurswagen — insbesondere zwischen nicht allzu weit voneinander entfernten Knotenpunkten, nach Hauptstädten und frequentierten Badeplätzen — nicht unterschätzen: nicht nur des Reisens ungewohnte Personen, sondern auch die Stammgäste der Eisenbahn sind froh, wenn ihnen das Umsteigen mit der Sorge um das Handgepäck und die Erlangung eines neuen Platzes sowie mit der Gefahr, sich in der Zugluft einen Schnupfen zu holen oder den Anschluß zu versäumen, erspart wird, ganz abgesehen davon, daß schon der bloße Gedanke, „sitzen bleiben“ zu dürfen, etwas Beruhigendes an sich hat. Im Endergebnis kann ich allerdings Blum fast zustimmen: Liebhabereien der zuletzt gestreiften Art müssen natürlich hinter das übergeordnete Interesse an einem schnellen, sicheren und wirtschaftlichen Betrieb zurücktreten. Immerhin soll man nicht das Kind mit dem Bade ausschütten und mit einer plötzlichen Abkehr vom bisherigen System in das umgekehrte Extrem verfallen, vielmehr gilt es, in jedem konkreten Fall die für und wider sprechenden Gründe gegeneinander abzuwägen. Die allgemeinen Gesichtspunkte — in ein starres System läßt sich ja der Verkehr nicht einfangen — kann man in folgenden drei Sätzen zusammenfassen: 1. bei der Einlegung neuer beschleunigter Städteschnellzüge oder bei der Verwandlung bestehender Verbindungen in solche ist zur Beschleunigung der Fahrzeiten die Bildung geschlossener Züge entlang möglichst langer Strecken anzustreben, wobei gemäß der Zweckbestimmung solcher Züge lokale Wünsche nicht berücksichtigt werden dürfen (wie schnell sich das Publikum an das Umsteigen in wirklich schnelle Züge gewöhnt, dafür ist die starke Benützung der Städteschnellzüge D 79 und 80 durch in Halle umsteigende Personen, denen in langsamen Verbindungen direkte Kurse zur Verfügung stehen, ein schlagender Beweis). 2. Innerhalb anderer Touren, bei denen die Beibehaltung oder Vermehrung der Kurswagen zwar mit der Hauptfunktion der betreffenden Züge vereinbar, aber doch mit betriebstechnischen und finanziellen Nachteilen verknüpft ist, entscheidet das — eventuell durch statistische Erhebungen festzustellende — Bedürfnis. 3. Insoweit endlich nach der Fahrplanlage und dem sonstigen Stationsdienst die Führung von Kurswagen mit erheblichen Verzögerungen oder Aufwendungen nicht verbunden ist, kann ihre Beibehaltung und allmähliche Vermehrung gefordert werden.

Tunneluntersuchungswagen. Infolge mehrerer, in letzter Zeit erfolgter Tunneleinstürze ist bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen die Untersuchung und Überwachung der Tunnels verschärft worden. Zu diesem Zwecke wurde auch bei mehreren Eisenbahndirektionen ein besonders gebauter Beleuchtungswagen für Tunneluntersuchungen eingestellt. Der Wagen läuft auf sechs Rädern. Auffallend ist die um das Dach und die Seiten des Wagens ringsherum gehende Scheinwerferanlage, zu der sich noch ein besonderer, nur über das Dach sich erstreckender Scheinwerfer gesellt. Die ganze Anlage umfaßt 52 Osram-Glühlampen. Intensiv wirkende Scheinwerfer an den beiden Stirnwänden des Wagens vervollständigen mit den erforderlichen Signallampen die Beleuchtungseinrichtung. Mit einem von Hand leicht einzustellenden Profilmaß können räumliche Veränderungen des Tunnelmauerwerks leicht festgestellt werden. Auf dem Dache ist eine Plattform errichtet, auf der die Beamten Platz nehmen und von wo aus die Tunneldecke bequem untersucht werden kann. Die Verständigung von der Plattform aus mit dem Wagenführer im Innern des Wagens, in dem sich auch ein Aufenthaltsraum befindet, geht durch ein Sprachrohr und eine elektrische Klingel vor sich. In dem Wagen sind unter den Sitzbänken Akkumulatoren eingebaut, die die Beleuchtungsanlage, die Signale am Wagen sowie die beiden Motoren mit elektrischer Energie versorgen und dem Wagen eine stündliche Geschwindigkeit von 50 *km* verleihen. Der Ausbau desselben als Triebwagen und dessen Fähigkeit, sich selbst fortzubewegen, war sehr wichtig; der Wagen durfte von eine

Digitized by Google

ihn befördernden Lokomotive nicht abhängig sein, da diese in dem zu untersuchenden Tunnel durch die unvermeidliche Rauch- und Kohlengasentwicklung ein längeres Verweilen in den Tunnels und ein sachgemäßes Untersuchen derselben so gut wie unmöglich gemacht hätte. Das erste Exemplar dieses neuen Eisenbahnwagentyps ist für die Eisenbahndirektion Cassel bestimmt und ermöglicht ein schnelles, sachgemäßes Untersuchen der Tunnels während der oft kurzen Zugpausen, wodurch eine größere Betriebssicherheit als bisher gewährleistet wird.

BUCHANZEIGEN.

Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart. II. Band. Zweiter Teil. Bahnhofhochbauten. Wiesbaden 1914. C. L. Kreidels Verlag.

Der von Dr. Groeschel in München bearbeitete Band: Bahnhofhochbauten des angesehenen und verbreiteten Handbuches der Eisenbahntechnik der Gegenwart liegt nun in einer zweiten, umgearbeiteten Auflage vor. Den ursprünglichen Bearbeitern Lehners, Halberstadt, Wehrenpfennig, Wien, welche die Wasserstationen behandelten, ist in Kumbier, Berlin, eine neue Kraft zur Seite getreten, welche insbesondere bei den Hochbauten für den Güterverkehr und für Betriebszwecke die Umarbeitung der zweiten Auflage durchgeführt hat.

Man braucht der sorgfältigen und gewissenhaften Arbeit, die der technischen Seite des Bahnhofhochbaues eine sehr übersichtliche und lehrreiche Behandlung widmet, keine neuen lobenden Anerkennungen zu spenden. Trotzdem sei die Hervorhebung einiger Wünsche gestattet, die sich dem Baukünstler aufdrängen, wenn er dieses Sondergebiet seines Wirkungskreises in der vorliegenden Beleuchtung erblickt.

Wenn die vortreffliche Einleitung auch wertvolle Hinweise auf die Bedeutung der Bahnhofbauten im Stadt- oder Landschaftsbilde erhält, so fehlen doch die Schaubilder gänzlich, welche diese so wichtige Betonung künstlerischer Rücksichten in der wünschenswerten Weise herausheben würde. Die Mißgriffe, die im Eisenbahnhochbau durch Verletzung des guten Geschmackes so zahlreich sind und die durch Heranziehung künstlerisch ungeschulter Zwecke zu Entwurfsarbeiten und zur Entscheidung grundlegender Fragen entstehen, sind nur durch fortdauernde und kräftige Betonung der Tragweite dieser Angelegenheit zu vermeiden.

Die berechtigten Beschwerden, die in den Kreisen der Baukünstler, der Vertreter des Denkmalschutzes, der volkstümlichen und bodenständigen Bauweise überall laut werden, müssen auch von den maßgebenden Technikern gehört werden; eine Trennung der technischen von der künstlerischen Seite des Eisenbahnhochbaues ist wie bei jedem anderen Hochbau unmöglich und war bisher nur nachteilig.

Im Schriftennachweis fehlen daher auch leider manche Arbeiten, die gerade den Hinweis auf diese Seite der Frage des Bahnhofbaues, auf den Aufbau und die äußere Erscheinung der Bauwerke enthalten. In diesen Blättern ist manches Material erstmalig gelegentlich veröffentlicht, wie jenes der schwedischen Staatsbahnen usw.; im Wiener „Architekten" dergleichen in ansehnlichem Umfang.

Wenn einzelne Teile des Buches ausführlich behandelt werden, wie die Wasserstationen, so ist andererseits zu bedauern, daß gewisse Aufgaben, die besonderen Zwecken dienenden Bureau- und Amtsgebäude, die Hochbauten der Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnen kaum berührt werden.

Es hängt dies sicherlich mit der hergebrachten Zurücksetzung der Baukunst im Eisenbahnbau und der übermäßigen Betonung technischer Einzelfragen bei Aufgaben des Betriebes zusammen, die von den Durchschnittstechnikern überall gut gelöst werden können. Man braucht nur die gebotenen, so bemerkenswerten Grundrisse der neuen großen und kleinen Empfangsgebäude in Deutschland oder der so vielverzweigten Anlagen in Amerika anzusehen, um die überragende Bedeutung dieser Aufgaben im Bauwesen unserer Zeit zu erkennen und den Wunsch zu fühlen, mehr von ihnen zu erfahren, als ein Grundriß bietet, während man das Umgekehrte von den kleineren Hochbauaufgaben der Zugförderung oder des Betriebes sagen kann, die geringere Fähigkeiten erfordern. Es ist daher zu bedauern, daß der bedeutende Baukünstler, der die Bearbeitung der Empfangsgebäude leitete, sich über den so wichtigen Gegenstand vom künstlerischen Standpunkt aus nicht ganz so ausführlich verbreiten konnte, wie er es sicher gerne gewollt und wie die Förderung der Erkenntnis von der hohen Aufgabe der Baukunst im Eisenbahnbau es heute wünschenswert macht.

Hartwig Fischel.

Ein Volk in Waffen. Von Sven Hedin. Große Ausgabe. Wie kein anderes Kriegsbuch hat die Feldpostausgabe von Hedins „Ein Volk in Waffen" das deutsche Volk zu packen verstanden, und voll Begeisterung ist das Büchlein draußen in den Schützengräben von Hand zu Hand gegangen, und im behaglichen Daheim wurde es voll Stolz gelesen als wahrheitsgetreue Schilderung, wie der Deutsche zu siegen, aber auch für das Vaterland zu sterben versteht.

Heute liegt des großen Kulturpioniers Werk „Ein Volk in Waffen" in vollständiger Ausgabe vor uns als ein stattlicher Band von über 500 Seiten, geschmückt mit einer Fülle von Bildern, die der Verfasser selbst mit Zeichenstift und Kamera aufgenommen hat. Wie alle übrigen Werke des berühmten Schweden hat Brockhaus auch dieses in ein sehr schmuckes Gewand gekleidet, und der Preis von Mk. 10 für das gebundene Exemplar ist billig zu nennen. Daneben gibt es geheftete Exemplare (Mk. 8), die für den Versand ins Feld in einer dreiteiligen Ausgabe in jeder Buchhandlung zu haben sind; jeder dieser drei Teile steckt zur bequemen Versendung als Feldpostbrief in einem mit entsprechendem Aufdruck versehenen Umschlag.

Gegenüber der kleinen Ausgabe hat die große ein persönlicheres Gepräge, das ihr ein besonderes Interesse verleiht. Hedin sah nicht nur Kolonnen und Bataillone, Batterien und Schützengräben; er lernte unzählige Persönlichkeiten kennen, die er mit Namen nennt, charakterisiert oder im Bilde wiedergibt, vom Kaiser bis zu den einzelnen Soldatentypen, führende Männer und Kämpfer an der Front und die Organisatoren und stillen Arbeiter in den Etappenorten im Rücken des Heeres. Selbstverständlich empfehlen wir jedem Deutschen das ausgezeichnete Buch auf das dringlichste.

KLUBNACHRICHTEN.

Spende. Herr Hofrat Hermann Ritter von Littrow, welcher derzeit als k. u. k. Leutnant im Felde steht, hat unseren Veranstaltungen für Kriegsfürsorgezwecke 30.000 Zigarettenhülsen gespendet. Dieselben werden bei den voraussichtlich im Herbste wieder einzuführenden Kriegsfürsorge-Zusammenkünften zur Verwendung gelangen. Dem freundlichen Spender sei an dieser Stelle herzlichster Dank gesagt.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. Nordbahndirektion.

Mit 1. September 1915 gelangen bis auf jederzeit gültigen Widerruf in der Strecke Wien—Krakau und Wien—Lundenburg—Brünn in jeder Fahrtrichtung ein Schnellzug zur Einführung.

Schnellzug Nr. 8001.

Wien-Nordbahnhof	ab	10 h 47′	nachmittags.
Krakau	an	8 „ 23′	vormittags.

Schnellzug Nr. 8002.

Krakau	ab	8 h 53′	nachmittags.
Wien-Nordbahnhof	an	6 „ 12′	vormittags.

Die Schnellzüge Nr. 8001 und 8002 werden in den Stationen Gänserndorf, Lundenburg, Göding, Bisenz-Pisek, Ungarisch-Hradisch, Prerau, Mährisch-Weißkirchen, Zauchtel, Schönbrunn-Witkowitz, Mährisch-Ostrau-Oderfurt, Oderberg, Dzieditz, Oswięcim und Trzebinia, Zug Nr. 8001 überdies in Hullein Aufenthalt nehmen.

Die Schnellzüge Nr. 8001 und 8002 werden mit gepolsterten Wagen der I. und II. Wagenklasse gefahren.

Schnellzug Nr. 301.

Wien-Nordbahnhof	ab	6 h 00′	nachmittags.
Lundenburg	an	7 „ 24′	„
„	ab	7 „ 29′	„
Brünn	an	8 „ 34′	„

Schnellzug Nr. 302.

Brünn	ab	7 h 18′	vormittags.
Lundenburg	an	8 „ 22′	„
„	ab	8 „ 27′	„
Wien-Nordbahnhof	an	9 „ 48′	„

Die Züge Nr. 301 und 302 werden Wagen I., II. und III. Wagenklasse führen. Züge Nr. 301 und 302 werden in Gänserndorf und Lundenburg, Zug Nr. 301 auch in Saitz Aufenthalt nehmen.

Ferner treten ab 1. September 1915 bei den einzelnen Personen befördernden Zügen der Strecke Lundenburg—Brünn sowie auf den Anschluß-Lokalbahnen dieser Strecke nachstehende Änderungen ein:

Zug Nr. 313	Lundenburg	ab	5 h 22′	vorm.	Brünn	an	7 h 16′	vorm.
„ „ 319	„	„	7 „ 48′	nachm.	„	„	9 „ 45′	nachm.
„ „ 314	Brünn	„	6 „ 20′	vorm.	Lundenburg	„	8 „ 12′	vorm.
„ „ 320	„	„	6 „ 23′	nachm.	„	„	8 „ 17′	nachm.
„ „ 352	„	„	8 „ 28′	vorm.	Ob.-Gerspitz	„	8 „ 38′	vorm.
„ „ 356 A	„	„	6 „ 36′	nachm.	Branowitz	„	7 „ 32′	nachm.
„ „ 357 A	Branowitz	„	5 „ 33′	vorm.	Brünn	„	6 „ 32′	vorm.

Branowitz—Pohrlitz.

Verlegt wird Zug Nr. 3748.

Pohrlitz ab 5 h 45′ vormittags, Branowitz an 6 h 15′ vormittags.

Rohrbach i. M.—Groß-Seelowitz.

Verlegt werden die Züge:

Nr. 3848	Gr.-Seelowitz	ab	6 h 20′	vormittags
	Rohrbach i. M.	an	6 „ 30′	„
Nr. 3860	Gr.-Seelowitz	ab	8 „ 50′	nachmittags
	Rohrbach i. M.	an	9 „ 00′	„

Saitz—Göding.

Verlegt werden die Züge:

Nr. 4150	Czeitsch	ab	4 h 30′	vormittags
„ 4150	Saitz	an	5 „ 40′	„
„ 4159	„	ab	7 „ 56′	nachmittags
	Czeitsch	an	8 „ 51′	„

Die Aufnahme von Zivilreisenden findet nur nach Maßgabe der für Zivilreisende verfügbaren Plätze statt.

Sämtliche Züge verkehren nur bedingungsweise, soferne die militärische Inanspruchnahme der Linien deren Verkehr zuläßt. Bei einem etwaigen Ausfall derselben, sowie bei Anschlußversäumnissen steht den Reisenden keinerlei Anspruch auf Entschädigung zu.

Eintretende Änderungen im Verkehre der personenbefördernden Züge werden durch Aushang in den Stationen bekanntgegeben.

Wien, im August 1915.

K. k. Nordbahndirektion.

Z. $\frac{2238}{3}$ V 1915.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: **Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen** ::

Telephon 13530 **Telephon 13530**

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten, 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 21113

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Verwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftlangrahmen. — Bremsen-Regulervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3. Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Barauslagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Ansuchformulare zur Verfügung. 597

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 19. Wien, den 1. Oktober 1915. XXXVIII. Jahrgang.

Stanford University JAN 15

INHALT: Die „Sanierung" der Südbahn. — Aufschwung der Steinkohlenförderung in Österreich. — Strombahnen: Elektrisch betriebene Hauptbahnen in Preußen. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Anerkennung des Herrn k. u. k. Chefs des Feldtransportwesens an das Personal der k. k. Staatsbahndirektion Triest in Wels. Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1913. Erfindungen von Eisenbahnbeamten. — Buchanzeigen: Automobil oder Lokalbahn. Fremdwörter im Bau- und Eisenbahnwesen. Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Die „Sanierung" der Südbahn.

Die ungeordnete finanzielle Lage der Südbahn bildete seit geraumer Zeit den Gegenstand ernster Sorgen aller Beteiligten, also vor allem der Südbahnverwaltung und der durch sie vertretenen Aktionäre, der Prioritätsgläubiger und — bei der außerordentlichen Wichtigkeit des Unternehmens für das Wirtschaftsleben der Monarchie — selbstverständlich auch der Regierung. Zuerst bemühte man sich, die Südbahn sozusagen aus sich selbst heraus zu sanieren, was im Hinblick auf die unverwüstliche Lebenskraft des Unternehmens eine Zeit lang als möglich erachtet wurde. Diesen Bemühungen entsprang das Übereinkommen vom Jahre 1903, das seinem Wesen nach eine Stundung darstellte. Dem Übereinkommen gemäß sollten in den Jahren 1902 bis 1917 die Tilgungen der 3%igen Schuldverschreibungen nur in einem gegenüber den ursprünglichen Tilgungsplänen wesentlich verringerten Ausmaß erfolgen; die sich aus diesen Tilgungsrücklässen ergebenden Beträge aber waren vorzugsweise für die Rückzahlung der Kaufschillingsschuld an den Staat sowie für Bauaufwendungen bestimmt. Man erwartete damals, daß sich die Südbahn in der erwähnten Übergangszeit ausreichend stärken werde, um für die Folge allen ihren Verpflichtungen, insbesondere also auch der Nachholung der in den Jahren 1902 bis 1917 zurückgestellten Tilgungen anstandslos gerecht werden zu können.

Diese Hoffnungen haben sich jedoch nicht erfüllt. Schon nach wenigen Jahren der Wirksamkeit des erwähnten Übereinkommens mußte man zu der Erkenntnis gelangen, daß der Südbahn mit einer Stundung nicht gedient sei, daß ihre finanzielle Ordnung vielmehr nur durch eine dauernde Entlastung ihres Schuldendienstes erreicht werden könne. Sohin waren neuerliche, bei der Schwierigkeit der Sache und den gewaltigen Beträgen, um die es sich handelte, begreiflicherweise sehr langwierige und mühselige Verhandlungen notwendig, die vielfach durch Ereignisse auf dem Gebiet der äußeren Politik gestört, erst infolge des tatkräftigen Eingreifens der Regierung zu einem Ergebnis führten. Dieses Ergebnis ist das neue „Sanierungs-Übereinkommen", auf das sich die Südbahnverwaltung mit den Vertretern ihrer Prioritätsgläubiger und der Regierung geeinigt hat.

Das Übereinkommen enthält die zur Wiederherstellung der finanziellen Ordnung des Unternehmens als unerläßlich befundenen Zugeständnisse der Prioritätsgläubiger und der Regierung. Seine wesentlichste Bestimmung ist die Abstempelung der 3%igen Schuldverschreibungen von Frcs. 500 auf Frcs. 325, demnach ein Nachlaß an den Kapitalschulden der Südbahn von Frcs. 175 für jedes Stück der 3%igen Schuldverschreibung, was bei einem Umlauf von rund 3·78 Millionen Stück einen Schuldennachlaß in der Höhe von rund Frcs. 660 Millionen bedeutet. Natürlich umfaßt das Übereinkommen auch noch eine lange Reihe anderer wichtiger Bestimmungen, unter denen jene besonders hervorzuheben sind, die den Prioritätsgläubigern jede tunliche Sicherheit für die anstandslose Versehung des also verringerten Schuldendienstes bieten sollen.

Das Übereinkommen bringt den Prioritätsgläubigern, obwohl sie naturgemäß vergleichsweise die größten Opfer zu tragen haben, ganz bedeutende Vorteile gegenüber dem bisherigen Zustand. Ihr Zinsengenuß bleibt völlig unverkürzt und erhält überdies eine wesentlich verstärkte Sicherheit. Zudem wird die Tilgung, die seit sieben Jahren vollkommen geruht hat, wieder aufgenommen, und zwar mit einem Betrag, der den Marktpreis der Schuldverschreibungen auch vor Ausbruch des gegenwärtigen Weltkrieges ganz erheblich übersteigt. Überdies wird den Prioritätsgläubigern die Aussicht auf steigende Tilgungsbeträge für den Fall eröffnet, als sich erweisen sollte, daß auch mit geringeren als den tatsächlich von ihnen gebrachten Opfern die Südbahn hätte „saniert" werden können. Für die Südbahn bedeutet das Übereinkommen die Rückkehr geordneter Verhältnisse, so daß sich die Verwaltung, finanzieller Sorgen ledig, künftig mit ihren ganzen Kräften den Geschäftsinteressen dieses großen Unternehmens wird widmen können, was natürlich auch für die öffentlichen Verkehrsaufgaben, denen sie zu dienen hat, von hoher

Digitized by Google

Wichtigkeit ist. Der Staat endlich wird der Sorge enthoben, die ihm die schweren finanziellen Verlegenheiten des größten Privatunternehmens der Monarchie bereiten mußten; zugleich werden der Verstaatlichung dieser letzten und größten Privatbahn die Wege geebnet, ja es sind für diesen Fall dem Staate sogar noch besondere materielle Vorteile zugesichert. Unter diesen Umständen ist es begreiflich, daß der Abschluß der Südbahnsanierung auf den oben entwickelten Grundlagen fast durchwegs der ungeteilten Zustimmung begegnete.

Bei aller Einfachheit in dem Aufbau des Sanierungs-Übereinkommens müssen dessen Bestimmungen angesichts der außerordentlichen Schwierigkeit des Stoffes notwendigerweise recht weitläufig sein. Der wesentliche Inhalt läßt sich in den nachfolgenden Punkten zusammenfassen:

1. Die Staatsverwaltung gesteht die Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Gütertarife der Südbahn unter gewissen Bedingungen, wozu insbesondere die Bildung eines Ausgleichsfonds aus den Erträgnissen bis zur Höhe von 20 Mill. Kronen und in der Folge die Bildung eines Verlust-Reservefonds im Betrage von 10% des jährlichen Ertragsüberschusses gehören, auch über das Jahr 1917 hinaus zu.

2. Die Besitzer der 5%igen Prioritäts-Obligationen verzichten — gegen Einräumung des eisenbahnbücherlichen Vorranges auf jenen Linien der Südbahn, auf dem diese Schuldverschreibungen im gleichen Rang mit den 3%igen Prioritäts-Obligationen eingetragen sind sowie gegen Anerkennung der Verpflichtung seitens der Südbahn zur fortdauernden Verzinsung der 5%igen Prioritäts-Obligationen halbjährig mit Frcs. 12·50 der gesetzlichen französischen Währung sowie zu ihrer Einlösung in der gesetzlichen französischen Währung — auf das Pfandrecht an der Südbahnlinie Mödling—Laxenburg und an der der Südbahn gegen den italienischen Staat zustehenden Annuitätenforderung (Eisenbahnbucheinlage A) und räumen der Gesellschaft das Recht zur früheren Rückzahlung der 5%igen Anleihe ein.

3. Die Besitzer der 4%gen Prioritäts-Obligationen verzichten auf ihr Pfandrecht an der Südbahnlinie Mödling—Laxenburg und an der der Südbahn gegen den italienischen Staat zustehenden Annuitätenforderung (Eisenbahnbucheinlage A).

4. Der Nominalbetrag der 3%igen Prioritäts-Obligationen wird unter Beseitigung der Verpflichtung zur Zahlung in Pfund Sterling von Frcs. 500 auf Frcs. 325 der gesetzlichen französischen Währung herabgesetzt.

5. Die Gesamtheit der im Umlauf befindlichen 3%igen Prioritäts-Obligationen im herabgesetzten Nennbetrag wird durch Abstempelung unter Beibehaltung der bisherigen Serien- und Nummernbezeichnung in zwei Gruppen A und B hälftig geteilt, so zwar, daß nur den Besitzern der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A das eisenbahnbücherliche Pfandrecht an der Eisenbahnbucheinlage A (Südbahnlinie Mödling—Laxenburg samt der Annuitätenforderung wider den italienischen Staat) und den Besitzern der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B das Pfandrecht an den Eisenbahnbucheinlagen B und F der Südbahn wie bisher zustehen wird, und daß seitens der Südbahn alle zur Durchführung dieser Teilung (wobei auch die Schaffung halber Obligationen à Frcs. 162·50 vorgesehen ist) und zur eisenbahnbücherlichen Aufteilung des Pfandrechtes auf die beiden Obligationen Gruppen A und B im Übereinkommen vorgesehenen Maßnahmen getroffen werden.

6. Die 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A werden wie bisher mit Frcs. 13 fürs Jahr ohne weiteren Abzug verzinst und nach neu aufzustellenden Tilgungsplänen, die mit dem Jahre 1915 zu beginnen und mit dem Jahre 1968 zu enden haben, ausschließlich im Wege der Verlosung im herabgesetzten Betrag von Frcs. 325 eingelöst. Die erstmalige Verlosung findet jedoch erst alsbald nach Ablauf von drei Monaten nach Verstreichen der Frist statt, innerhalb der übereinkommengemäß die Aufteilung der 3%igen Prioritäts-Obligationen auf die Gruppe A und B vorzunehmen ist, und umfaßt die sämtlichen bis dahin tilgungsplanmäßig vorgesehenen Verlosungen. Die zur Einlösung der gezogenen Schuldverschreibung bestimmten Beträge sind aus den Annuitätenzahlungen der italienischen Regierung zu entnehmen und bis zu ihrer widmungsgemäßen Verwendung abgesondert von dem sonstigen Vermögen der Gesellschaft bereit zu halten.

7. Die 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B werden wie bisher mit Frcs. 13 fürs Jahr ohne weiteren Abzug verzinst und nach neu aufzustellenden Tilgungsplänen, die mit dem Jahre 1915 zu beginnen und mit dem Jahre 1960 zu enden haben, und zwar soweit dies mit Rücksicht auf den Kurs möglich ist, zunächst im Wege des freihändigen Rückkaufes, oder im Wege der Verlosung mit dem herabgesetzten Betrag von Frcs. 325 unter Zulassung verstärkter Tilgungen aus einem Teil der Ertragsüberschüsse der Südbahn, allenfalls auch aus den Beständen einer zu schaffenden Aktientilgungsreserve, bevor noch die Einlösung der 4%igen Prioritäts-Obligationen Serie E und W beginnt, eingelöst. Die erstmalige Verlosung findet spätestens nach Ablauf von sechs Monaten nach Verstreichen der Frist statt, innerhalb der die Aufteilung der 3%igen Prioritäts-Obligationen auf die Gruppen A und B vorzunehmen ist, und umfaßt die sämtlichen bis dahin tilgungsplanmäßig vorgesehenen Verlosungen. Ebenso ist die etwa an Stelle der Verlosung tretende Tilgung im Wege des freihändigen Rückkaufes innerhalb von sechs Monaten nach Verstreichen der genannten Frist durchzuführen. Die zu diesen Tilgungen erforderlichen Beträge sind vom 1. Jänner 1916 angefangen zurückzubehalten und bis zu ihrer widmungsgemäßen Verwendung abgesondert von dem übrigen Vermögen der Gesellschaft bereit zu halten.

In allen Fällen der Einlösung von Coupons oder Prioritäten Gruppe A und B erfolgt die Bezahlung in Paris in Francs der gesetzlichen französischen Währung und

Digitized by Google

an den sonstigen im Schuldschein angeführten Zahlstellen mit dem dem Tageskurs der französischen Francs entsprechenden Betrage in der Landeswährung.

8. Im Nennwert der 4%igen Prioritäts-Obligationen tritt — den Fall der Verstaatlichung ausgenommen — eine Änderung nicht ein. Die Coupons-Einlösungsbeträge der 4%igen Prioritäts-Obligationen bleiben — auch im Falle der Verstaatlichung — unverändert.

9. Es wird anerkannt, daß die nach der Gesetzgebung im In- oder Ausland die Besitzer der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A und B sowie der 4%igen Prioritäts-Obligationen ausschließlich persönlich treffenden Steuern und Gebühren nicht von der Südbahn zu tragen sind.

10. Für die Effektenbestände der bisherigen besonderen Reserve zur Sicherung des Dienstes der 3%igen Prioritäts-Obligationen mit 31. Dezember 1914 einschließlich der bis zu diesem Zeitpunkt aufgelaufenen Zinsen und für einen Betrag von Frcs. 617.596·62 aus der Annuitätenforderung an den italienischen Staat, welcher nach den neu aufzustellenden Tilgungsplänen zur Verzinsung und Rückzahlung der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A nicht erforderlich ist, werden Prioritäts-Obligationen Gruppe B angeschafft und vernichtet. Der sich dadurch ergebende Abfall im Erfordernis für den Zinsen- und Tilgungsdienst wird bei der Aufstellung der neuen Tilgungspläne für die Prioritäts-Obligationen Gruppe B entsprechend berücksichtigt. Der Betrag per Frcs. 617.596·62 ist aus der ersten Annuitätenrate der italienischen Regierung für das Jahr 1915 zu entnehmen und bis zu seiner widmungsgemäßen Verwendung abgesondert von dem übrigen Vermögen der Gesellschaft bereitzuhalten.

11. Die Tilgung der 4%igen Prioritäts-Obligationen wird bis zur vollständigen Tilgung der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B zurückgestellt. Sie hat in unmittelbarem Anschluß an die vollendete Tilgung der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B mit dem Jahre 1960 zu beginnen und mit dem Jahre 1963 zu enden. Die Tilgung der 4%igen Prioritäts-Obligationen hat in unmittelbarem Anschluß an die vollendete Tilgung der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B auch dann zu erfolgen, wenn diese infolge der vorgesehenen verstärkten Tilgungen rascher als nach ihren Tilgungsplänen zurückgezahlt werden. Die Südbahn wird berechtigt sein, die Tilgung der 4%igen Prioritäts-Obligationen im Wege des freihändigen Rückkaufes vorzunehmen, in welchem Falle die hiedurch ersparten Beträge für verstärkte Tilgungen der 4%igen Prioritäts-Obligationen zu verwenden sein werden. Die Südbahn verzichtet darauf, von ihrer Befugnis zu verstärkten Tilgungen der 4%igen Prioritäts-Obligationen Serie E sowie zu verstärkten Tilgungen und zur jederzeitigen gänzlichen Rückzahlung der 4%igen Prioritäts-Obligationen Serie W Gebrauch zu machen, solange 3%ige Prioritäts-Obligationen Gruppe B unverlost im Umlauf sind.

12. Zur Sicherung des Anlehensdienstes der Südbahn-Gesellschaft wird aus den Ertragsüberschüssen des Unternehmens ein Ausgleichfonds gebildet. Dieser ist nötigenfalls zur Deckung eines Fehlbetrages im Anlehensdienst heranzuziehen und wird, falls er infolge seiner Inanspruchnahme unter den Höchstbetrag sinkt, nach den für seine erste Bildung geltenden Grundsätzen wieder aufzufüllen sein. Dem Ausgleichsfonds werden zunächst, bis er den Betrag von 15 Mill. Kronen erreicht hat, alle und sodann bis er den Höchstbetrag von 20 Mill. Kronen erreicht hat, drei Viertel der Ertragsüberschüsse zugewiesen.

Sobald dieser Fonds den Höchstbetrag von 20 Mill. Kronen erreicht oder wieder erreicht hat, werden, solange die Gütertarife der Südbahn noch höher sind als jene der k. k. Staatsbahnen, zwei Drittel der Ertragsüberschüsse zur verstärkten Tilgung der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B durch freihändigen Rückkauf oder Verlosung verwendet, welche Schuldverschreibungen sodann zu vernichten sind. Der Rest verbleibt zur übereinkommengemäßen Verwendung der Südbahn. Sobald die Gütertarife der Südbahn jenen der k. k. Staatsbahnen gleich sind, werden 10% des jährlichen Ertragsüberschusses zur Bildung oder Erhöhung einer Verlustreserve bestimmt. Der Rest verbleibt zur übereinkommengemäßen Verwendung der Südbahn. Vom Jahre 1915 angefangen und insbesondere, sobald der Ausgleichsfonds den Betrag von 15 Mill. erreicht hat, kann die k. k. Staatsverwaltung unter gewissen Einschränkungen und Bedingungen Herabsetzungen der Gütertarife der Südbahn im Ausmaß bestimmter Teile der Ertragsüberschüsse, jedoch nur bis zum jeweiligen Ausmaß der Gütertarife der k. k. Staatsbahnen verlangen.

Ist der Ausgleichfonds durch die zur ergänzungsweisen Bedeckung des Erfordernisses für den Anlehensdienst herangezogenen Summen von der Höhe von 20 Mill. Kronen auf 10 Mill. Kronen herabgesunken, so erwächst der Südbahn im Sinne seiner Zweckbestimmung der Anspruch auf eine Tariferhöhung.

Die obigen Bestimmungen über den Ausgleichsfonds und die Verlustreserve bleiben, abgesehen von dem Falle der Verstaatlichung, solange aufrecht, als 3%ige Prioritäts-Obligationen Gruppe B sowie 4%ige Prioritäts-Obligationen Serien E und W unverlost im Umlauf sind.

13. Aus den zur Verfügung der Südbahn verbleibenden jährlichen Ertragsüberschüssen wird nach Zulänglichkeit zunächst ein Betrag von Frcs. 600.000 vorweggenommen und in eine Aktientilgungsreserve hinterlegt, die nach Wahl der Gesellschaft auch zur verstärkten Tilgung von 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B und nach völliger Tilgung dieser Schuldverschreibungen von 4%igen Prioritäts-Obligationen verwendet werden kann, die zu vernichten sind. Sodann wird die Südbahn ebenfalls nach Maßgabe der Zulänglichkeit der Ertragsüberschüsse jährlich eine weitere Summe von höchstens Frcs. 4,344.158·11 zur Tilgung der Aktien, deren Nennbetrag auf Frcs. 200 herabgesetzt wird oder zur Verteilung einer jährlichen Geschäftsführungsprämie bis zur Höhe von Frcs. 5 für jede im Umlauf befindliche Aktie verwenden können; der dann etwa noch verbleibende Ertragsüberschuß

Digitized by Google

wird zu zwei Dritteln den 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B zur Verwendung in der weiter unten angegebenen Weise und zu einem Drittel den Aktionären frei verfüglich überwiesen. Sobald sich keine 3%ige Prioritäts-Obligation Gruppe B unverlost im Umlauf befindet, stehen auch diese zwei Drittel zur freien Verfügung der Südbahn.

14. Sowohl die den 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B überwiesenen Ertragsüberschüsse als auch die durch die Anwendung des freihändigen Rückkaufes dieser Prioritäts-Obligationen sich ergebenden Ersparnisse, ferner im Falle der Einlösung der Südbahn durch den Staat die Hälfte des in diesem Zeitpunkt bestehenden Ausgleichsfonds und der in diesem Zeitpunkt bestehenden Verlustreserve werden einer Reserve zur Erhöhung des Tilgungsbetrages der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B zugeführt. Diese in erstklassigen Papieren anzulegende Reserve steht unter der Mitverwaltung eines zu bestellenden Kurators und wird — soweit sie nicht etwa mittlerweile zur ergänzungsweisen Bedeckung der Abonnementgebührenlast für die 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A und B in Frankreich in Anspruch genommen werden muß — sobald sie zuzüglich ihrer eigenen Erträgnisse die Erhöhung des Rückzahlungsbetrages aller dann im Umlauf befindlichen 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B um eine Stufe von Frcs. 25 für die ganze bezw. von Frcs. 12·50 für die halbe Schuldverschreibung gestattet, bei gleichzeitiger Einstellung des freihändigen Rückkaufes der tilgungsplanmäßig zu tilgenden 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B für die Zukunft nach und nach zur Leistung einer Aufzahlung von Frcs. 25, bezw. Frcs. 12·50 an alle jeweils zur Tilgung gelangenden 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B und, wenn es der Stand der Reserve zufolge der ihr noch weiter zugeflossenen Ertragsüberschüsse und eigenen Erträgnisse gestattet, zur Leistung neuerlicher Erhöhungen des Rückzahlungsbetrages der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B um je Frcs. 5 für die ganze, bezw. Frcs. 2·50 für die halbe Schuldverschreibung verwendet.

15. Das Abonnement im Kotedienst der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A und B in Frankreich bleibt aufrecht und die Südbahn übernimmt die Zahlung der französischen Abonnementgebühren in der jetzigen Höhe unter Zugrundelegung der für das Abonnement derzeit festgesetzten Quote, jedoch unter Rücksichtnahme auf die durch das Übereinkommen geänderten Bemessungsgrundlagen und selbstverständlich unter Berücksichtigung des durch die fortschreitenden Tilgungen sich ergebenden Abfalles, zu ihren Lasten. Sollte eine Erhöhung der Kotegebührenlast aus welchen Gründen immer eintreten, so ist der erforderliche Mehrbetrag zunächst der Reserve zur Erhöhung des Tilgungsbetrages der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B zu entnehmen, mit der Einschränkung, daß die für bereits gebildete Stufen von Frcs. 25 (12·50), bezw. Frcs. 5 (2·50) bestimmten Beträge hiezu nicht herangezogen werden dürfen. Etwaige durch diese Entnahmen nicht bedeckte Erhöhungen der Abonnementgebühren gehen zu Lasten der Südbahn. Falls das Abonnement infolge von Bestimmungen der französischen Gesetzgebung aufhören sollte und die 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A oder B in Frankreich durch die Vorschriften über den Fixstempel getroffen werden sollten, wird zwischen den Besitzern der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A, bezw. Gruppe B und der Südbahn-Gesellschaft ein neues kuratelbehördlich zu genehmigendes Abkommen zu schließen sein. Die Südbahn wird sodann je nach Inhalt des Übereinkommens entweder die jeweils zu ihren Lasten übernommenen jährlichen Abonnementgebührenbeträge zur Erhöhung des Coupons der sämtlichen im Umlauf befindlichen 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A oder Gruppe B oder sonstwie nach den Weisungen des Kurators zu verwenden haben, um die Prioritätenbesitzer soweit als möglich vor den Folgen der Auflassung des Abonnements zu bewahren, oder endlich mit Genehmigung der Staatsverwaltung den Prioritätenbesitzern den im Wege der Eskomptierung zu 5% ermittelten Kapitalswert der zu ihren Lasten übernommenen Abonnementsgebühr für die betreffende Gruppe unter Berücksichtigung des sich durch die fortlaufende Tilgung der 3%igen Prioritäts-Obligationen ergebenden Abfalles berechnet und unter Zuzahlung eines Betrages für beide Prioritätengruppen zusammen von 1 Mill. Francs zur Verfügung zu stellen haben. Dieser Gesamtbetrag wird an die binnen einer durch den Kurator zu bestimmenden Frist sich meldenden Besitzer von solchen Prioritäts-Obligationen Gruppe A oder Gruppe B, von welchen nachgewiesen wird, daß für sie der französische Fixstempel sowie für ein Jahr der französische „Impôt sur le revenu" bezahlt wurde, gleichmäßig und ohne Unterscheidung zu verteilen sein. Durch jede dieser Leistungen wird die Südbahn von jeder weiteren Verpflichtung aus dem Titel französischer Steuern und Gebühren entbunden sein, so daß alle diesbezüglichen Lasten in der Folge die französischen Obligationenbesitzer treffen würden.

16. Für die Kote der 4%igen Prioritäts-Obligationen Serie W gelten folgende Bestimmungen: Das Abonnement dieser Obligationen in Frankreich bleibt aufrecht und die Südbahn übernimmt die Zahlung der französischen Abonnementgebühren zu ihren ausschließlichen Lasten, demnach auch dann, wenn sich die Abonnementgebührenlast aus irgend einem Grunde erhöht. Im Falle des Fixstempels gelten analog die Bestimmungen für die 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A und B, nur mit dem Unterschiede, daß die von der Südbahn zu widmende Zuzahlung mit dem Betrage von Frcs. 200.000 festgesetzt erscheint.

17. Zum Zwecke der Deckung des Investitionsbedarfes der Südbahn-Gesellschaft ab 1. Jänner 1915 einschließlich des außergewöhnlichen Erfordernisses für die Ausgestaltung des Fahrparkes, dann zur Zahlung der restlichen Kaufschillingsforderung des Staates samt Zinsen, zur

Digitized by Google

Bestreitung der Kosten des Sanierungswerkes, eventuell auch noch zur Zahlung der oberwähnten Abfertigungsbeträge an die Besitzer der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe A oder Gruppe B sowie der 4%igen Prioritäts-Obligationen Serie W im Falle der Aufhebung des Abonnements in Frankreich wird seitens der Südbahn ein mit 4·5% verzinsliches, im Wege der Verlosung vom Jahre 1915 angefangen binnen 49 Jahren rückzahlbares Prioritäts-Obligationenanlehen im Nominalbetrag von 150 Mill. Francs oder 121,500.000 Mark aufgenommen und auf den Eisenbahnbucheinlagen B und F der Südbahn — also nicht auf der Einlage A (Linie Mödling—Laxenburg und Annuitätenforderung an den italienischen Staat) — im Rang vor den 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B und vor den 4%igen Prioritäts-Obligationen einverleibt werden.

18. Die bisher zwischen den Besitzern der 3%igen und 4%igen Prioritäts-Obligationen und der Südbahn abgeschlossenen Übereinkommen treten außer Kraft. Die sich daraus ergebenden Veränderungen sind in der Bilanz der Südbahn durchzuführen.

19. Im Falle der Einlösung der der Südbahn konzessionierten Eisenbahnen wird der Nennbetrag der noch unverlost im Umlauf befindlichen 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B unter unveränderter Fortdauer der bisherigen Verzinsung auf den Nominalbetrag von Frcs. 310 der gesetzlichen französischen Währung herabgesetzt; die Rückzahlung geschieht ausschließlich durch Verlosung nach neu aufzustellenden Tilgungsplänen. Diese Tilgungspläne werden in der Weise aufgestellt, daß mit einer eine gleichbleibende jährliche Nettolast ergebenden Gesamtannuität die etwa noch unverlost im Umlauf befindlichen 5%igen Prioritäts-Obligationen (bis 1954), ferner die unverlost im Umlauf befindlichen 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B und nach deren Einlösung in unmittelbaren Anschluß daran die 4%igen Prioritäts-Obligationen, und zwar diese — unter unveränderter Fortdauer der bisherigen Verzinsung — zu einem um 6% herabgesetzten Nennbetrag bis Ende des Jahres 1963 verzinst und getilgt werden. Die Ersparnisse, welche für die Südbahn infolge dieser Herabsetzung des Nominalbetrages der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B und der 4%igen Prioritäts-Obligationen eintreten, sind an die Staatsverwaltung abzuführen. Die weitere Füllung des Ausgleichfonds und der Verlustreserve entfällt. Ein Viertel dieser beiden Fonds fällt der k. k. Staatsverwaltung zu. Sind im Zeitpunkt der Einlösung der Südbahn noch 3%ige Prioritäts-Obligationen Gruppe B unverlost im Umlauf, so fallen zwei Viertel des Ausgleichsfonds und der Verlustreserve an die Reserve zur Erhöhung des Tilgungsbetrages der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B, der Rest bleibt zur freien Verfügung der Südbahn. An Stelle der Erträgnisse der eingelösten Eisenbahnen treten die der Südbahn zukommenden Einlösungsrenten; die Verpflichtung zur weiteren Füllung der Aktientilgungsreserve entfällt und die darin befindlichen Beträge können ohne Einschränkung für Aktientilgungen verwendet werden. Aus den Ertragsüberschüssen des Unternehmens erhält die Südbahn zunächst eine Summe bis zum Höchstbetrag von Frcs. 4,944.458·11 behufs Aktientilgung und Zahlung einer Geschäftsführungsprämie bis zur Höhe von jährlich Frcs. 5 per Aktie. Von den weiteren Überschüssen fallen auch in der Folge, insolange 3%ige Prioritäts-Obligationen Gruppe B noch unverlost im Umlauf sind, zwei Drittel der Reserve zur Erhöhung des Tilgungsbetrages der 3%igen Prioritäts-Obligationen Gruppe B zu; der Rest bleibt zur freien Verfügung der Südbahn.

20. Die Bestimmungen des Übereinkommens gelten vom 1. Jänner 1915.

Aufschwung der Steinkohlenförderung in Österreich.

Die jüngsten amtlichen statistischen Daten zeigen eine Gesamtgewinnung aller Kulturstaaten im Jahre 1912 von 1.178 Mill. Tonnen Kohle, woran Österreich-Ungarn mit 53·1 Mill. Tonnen beteiligt ist; hievon sind 16·9 Mill. Tonnen Steinkohle. Deutschland gewinnt 259·4 Mill. Tonnen, wovon 177·1 Mill. Tonnen Steinkohle; in Großbritannien wurden 276 Mill. Tonnen gewonnen, nur Steinkohle. Dies bedeutet eine Benachteiligung Österreich-Ungarns von Natur aus hinsichtlich aller jener Betriebe, die Steinkohle verbrauchen. In Österreich ist die Kohlengewinnung seit neun Jahren von 33·6 auf 42 Mill. Tonnen gestiegen, wovon auf Steinkohle ein Aufschwung von 11·5 auf 15·8 Mill. Tonnen kam; in Deutschland stieg die Gesamtgewinnung von 164·5 auf 259·4 Mill. Tonnen, wobei Steinkohle von 117·9 auf 177 Mill. Tonnen. Auf den Kopf der Bevölkerung gibt die Gesamtgewinnung an Kohle in Österreich 1·44 *t*, in Deutschland 4·05 *t*; dieser große Unterschied drängt zur Einfuhr, die in Österreich insgesamt 12·9 Mill. Tonnen erreichte, worunter 11·8 Mill. Tonnen Steinkohle, während unsere Ausfuhr 8·6 Mill. Tonnen umfaßt, worunter 0·6 Mill. Tonnen Steinkohle, 7·4 Mill. Tonnen Braunkohle gewesen, aber auch mit sinkender Richtung. Die Handelsbilanz für mineralogische Brennstoffe zeigt bei Einfuhr 220·7 Mill. Kronen, bei Ausfuhr 104·8 Mill. Kronen, ein Passivum von 115·8 Mill. Kronen. Die Einfuhr steigt, die Ausfuhr sinkt, das Passivum der Handelsbilanz ist im letzten Rechnungsjahr gewachsen um 22·3%.

Die Steinkohleneinfuhr mit 11·8 Mill. Tonnen, welche gegen das Vorjahr um 9% gestiegen ist, kommt mit 94% aus Deutschland, wovon 78% aus Oberschlesien, dessen Erzeugnis eine Steigerung der Einfuhr gegen das Vorjahr um 13·2% erreichte; es gingen 1·4 Mill. Tonnen nach Galizien und der Bukowina, 0·8 nach Böhmen, 4·9 nach dem übrigen Österreich (worunter Wien 1·5), 2·1 nach Ungarn. Der Verkehrsweg von Oberschlesien nach dem südwestlichen Österreich beförderte also 3·4 Mill. Tonnen, für deren Verbilligung um 36% der Donau-Oder-Kanal ins Auge gefaßt wird. Die Einfuhr aus Niederschlesien umfaßte 1·1 Mill. Tonnen, wovon 0·99 nach Böhmen gelangten. Die Einfuhr aus England nach Triest, Fiume und den südlichen Alpenländern brachte 0·6 Mill. Tonnen, deren Wert in Triest für schottisch K 2·64 bis 2·95, Newcastle und Hull K 2·8 bis 3·15, Cardiff K 3·61 bis 3·95 per *q* angegeben wurde.

Die Gesamtförderung an Steinkohle in Österreich verteilt sich derzeit auf die Reviere: Ostrau-Karwin 8·7, Rossitz-Oslawan 0·5, Kladno-Schlan 2·5, Pilsen-Mies 1·4, Schatzlar-Schwadowitz 0·4, Galizien 1·9, sonstige 0·26 Mill. Tonnen. Die steigende Verwendung von Koks bei Zentral-

Digitized by Google

heizanlagen und Eisenhüttenwerken drängt auch zu steigender Einfuhr von Koks, wovon 97% aus Deutschland kommen, und zwar 44% aus Niederschlesien, während die inländische Kokserzeugung (vorwiegend aus Ostrau-Karwiner Fettkohle) mit steigender Ausfuhr nach Oberschlesien den Ersatz der Brennstoffe durch magere Kohle aus Oberschlesien und Westgalizien verlangt. In letzterem ist das Feld des Steinkohlengebietes fast so groß (wenn nicht größer) als das oberschlesische Gebiet, welches 41 Mill. Tonnen im Jahre 1912 förderte, vorwiegend in staatlicher Verwaltung Preußens, indes die acht Gewerke im weitgedehnten galizischen Kohlengebiete nur 1·9 Mill. Tonnen förderten, wovon kaum 0·5 Mill. Tonnen aus neuerschlossenem Gebiete kamen. Ein Aufschwung dort könnte die seit fünf Jahren um 0·3% gestiegene Passivität der österreichischen Handelsbilanz wieder herabdrücken, was zunächst durch raschere Erschließung des westgalizischen Gebietes geschehen könnte. Dies müßte durch die Gesetzgebung (Berggesetznovelle) und noch weitergezogene Enteignungsrechte eingeleitet werden. Denn nicht Kohlenmangel drängt zur Einfuhr fremder Kohle bei uns, sondern wirtschaftliche Verhältnisse, so daß selbstgeförderte Kohle unverbraucht liegen bleibt. Bei uns sind die Gestehungskosten höher infolge der geringeren Mächtigkeit der Flöze, die unrein und gestört sind. Während man in England Flöze von 4 *m*, im preußisch-schlesischen Gebiete von 4, 6 bis 8 *m* Mächtigkeit findet, haben wir in Mähr.-Ostrau 0·4 bis 1·1, in Karwin 2 *m* Mächtigkeit, was unausgleichbare Mehrauslagen verlangt. Steuern und sozialpolitische Maßnahmen bringen bedeutende Höherbelastung; auch kürzere Arbeitszeit schafft höhere Gestehungskosten bei uns. Infolge der billigen Schiffsfracht kommt englische Kohle nach dem Süden zur Einfuhr. Deutschlands Rohstofftarife und Ausfuhrbegünstigungen wirken auch auf kurze Entfernungen über unsere Zollgrenze herüber, indes unsere Anschluß- und Übergangsgebühren namhafte Frachterhöhungen hervorbringen.

Ein Aufschwung der galizischen Kohlenförderung hat seine wirtschaftliche Grenze im Kaufpreise. Durch Frachttarife und -Begünstigungen müßte ein Anreiz zur Massenförderung gegeben werden. Ing. H. Hüller.

STROMBAHNEN.

Elektrisch betriebene Hauptbahnen in Preußen. Die preußischen Staatsbahnen haben bereits im Jahre 1906 auf der Linie Berlin—Groß-Lichterfelde den elektrischen Betrieb, und zwar mit Gleichstrom eingeführt; zugleich wurde die Strecke von Blankenese—Hamburg nach Ohlsdorf, und ein Jahr später jene von Niederschönweide nach Spindlersfeld mit Einphasenstrom elektrifiziert. Die Ergebnisse der Versuchsstrecken veranlaßten die Einführung des elektrischen Betriebes auf der 154 *km* langen Linie Magdeburg—Halle—Leipzig, dann von Laubau nach Königszelt (129 *km*) und auf einer 145 *km* langen Strecke im Riesengebirge. Die Bahn Dessau—Bitterfeld wurde 1911 als Studienobjekt eröffnet, um dort die Vereinheitlichung der Ausrüstung und der Lokomotiven sicherzustellen und das Personal zu schulen. Der reguläre Betrieb der ganzen Linie Magdeburg—Leipzig wird im nächsten Jahre aufgenommen werden. Die preußischen Staatsbahnen verfügen derzeit über 95 Lokomotiven und 145 Motorwagen mit Ausrüstung nach dem Einphasensystem. Die Linie Blankenese—Ohlsdorf warf im dritten Betriebsjahre (1910) eine Verzinsung von 1½%, im nächsten schon von 3½% und 1912 eine solche von 4% ab. Die preußische Regierung hat dem Landtag einen Entwurf zur Elektrifizierung der Berliner Vorortebahnen vorgelegt, eines Netzes von 400 *km* Doppelgeleise, 27 *km* einfachem und 125 *km* Hilfsgeleise. Das hiezu erforderliche Kapital beläuft sich auf 123 Mill. Mark, wovon 75 auf rollendes Material entfallen. Die Züge sollen aus 13 Wagen bestehen, welche von zwei bis drei Motorwagen gezogen werden, so daß der bestehende Fahrpark mitverwendet werden kann. Die 13·5 *km* lange Hauptstrecke der Stadtbahn wird stündlich von 32 Zügen nach jeder Richtung befahren; eine Erhöhung der Frequenz bis zu 40 Zügen pro Stunde ist vorgesehen. In Anbetracht der Unzukömmlichkeiten des Dampfbetriebes soll der elektrische womöglich schon 1914 aufgenommen werden. Zur Ausrüstung wurde einphasiger Wechselstrom gewählt, und zwar auf Grund der Ergebnisse von Blankenese—Ohlsdorf, wo lange Züge mit Gewichten bis zu 300 *t* verkehren.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 4. September 1915 allergnädigst zu verleihen geruht: das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre dem mit dem Titel eines Staatsbahnrates bekleideten Bauoberkommissär der Österreichischen Staatsbahnen Zdislaus Heinrich und dem Bahnoberkommissär der Österreichischen Staatsbahnen Osias Kanner; das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre dem Revidenten der Österreichischen Staatsbahnen Nathan Nelken und dem Adjunkten der Österreichischen Staatsbahnen Ladislaus von Žurakowski; das Goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde dem Assistenten der Österreichischen Staatsbahnen Adalbert Szczurek.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 7. September d. J. dem Revidenten der Österreichischen Staatsbahnen Markus Pomeranz in Anerkennung besonders geistesgegenwärtigen und aufopferungsvollen Verhaltens gelegentlich einer Explosionskatastrophe das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 17. September d. J. dem mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der Österreichischen Staatsbahnen Johann Fritsch in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung in besonderer Verwendung das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektorstellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise mit höchster Entschließung vom 3. September d. J. in Anerkennung besonderer Verdienste um

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

die militärische Sanitätspflege im Kriege taxfrei zu verleihen geruht: das Offizierehrenzeichen vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: dem Hofrate Friedrich Csatáry von Csatár, Generaldirektor der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Wien, und dem Hofrate Albert Frankfurter, Generaldirektor des Österreichischen Lloyd in Triest; ferner das Ehrenzeichen zweiter Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: dem Direktorstellvertreter Karl Viktor Suppan, dem Direktorstellvertreter Ludwig Wertheimer, dem Generalinspektor Richard Totz, dem Generalsekretär Dr. Alfred Neumann, dem Zentralinspektor Wilhelm Müller, dem Oberinspektor Ferdinand Topolansky, dem Oberinspektor Leopold Harum und dem Schiffsoberkapitän Leo Buchberger — alle acht der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Wien; dem Kapitän Alexander Meeraus, Kommandanten, dem Marine-Oberstabsarzte erster Klasse d. R. Dr. Moritz Pillwax, dem Marinestabsarzte d. R. Dr. Wenzel Poledne, dem Linienschiffsarzte in der Reserve Dr. Hermann Heller und dem Marineoberkommissär erster Klasse d. R. Gustav Harschin — alle fünf des Dampfers „Elektra" des Österreichischen Lloyd; dem Kapitän Michael Franovich, Kommandanten, dem Marineoberkommissär zweiter Klasse d. R. Maximilian Du-Van und dem Linienschiffsarzte in der Reserve Dr. Julian Hückel — alle drei des Dampfers „Metkovic" des Österreichischen Lloyd; dem Kapitän Marius de Nardo, Kommandanten, dem Linienschiffsarzte a. D. Dr. Anton Zahorsky und dem Linienschiffsleutnat a. D. Rudolf Grafen Kulmer von Rosenpichl und Hohenstein — alle drei des Dampfers „Tirol" des Österreichischen Lloyd; dem Feldkuraten Josef Müller auf den Dampfern „Metkovic" und „Tirol" des Österreichischen Lloyd; ferner die Bronzene Ehrenmedaille vom Roten Kreuze als Förderern: dem Eisenbahnunterbeamten in Pension Martin Blaha in Wiener-Neustadt; dem Oberrevidenten der Österreichischen Staatsbahnen Anton Kattus in Znaim; dem Beamten der Buschtiehrader Eisenbahn Oskar Kult in Tuschmitz; dem Revidenten der Österreichischen Staatsbahnen Franz Ruppert in Marienbad; dem Adjunkten der Österreichischen Staatsbahnen Alfred Schütz in Nieder-Einsiedel; dem Revidenten der Österreichischen Staatsbahnen Karl Vašák in Brünn; dem Revidenten der Nordbahn Karl Winterle in Mödling; ferner mit höchster Entschließung vom 1. August d. J. dem Adjunkten der Österreichischen Staatsbahnen Artur Haase in Gänserndorf; dem Staatsbahnrate bei der Nordbahndirektion Ingenieur Gustav Hochmann in Wien; dem Revidenten der Österreichischen Staatsbahnen Franz Kahn in Prag; dem Offizial der Österreichischen Staatsbahnen i. R. Leopold Mayer in Schwechat; dem Kontrollor Karl Neumann der privilegierten Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Teplitz-Schönau; dem Revidenten der Österreichischen Staatsbahnen Gustav Nossian in Wien; dem Adjunkten der Österreichischen Staatsbahnen Johann Podhorsky in Limberg; dem Adjunkten der Österreichischen Staatsbahnen Oskar Raffelsberger in Wien; dem Revidenten Rudolf Thür der Südbahngesellschaft in Wien.

Anerkennung des Herrn k. u. k. Chefs des Feldtransportwesens an das Personal der k. k. Staatsbahndirektion Triest in Wels. Anläßlich der in Wels unter dem derzeit dort befindlichen Personale der Staatsbahndirektion Triest veranstalteten Sammlung von Liebesgaben für die Soldaten der Südwestarmee ist der Staatsbahndirektion die nachstehende Anerkennung von Seite des Herrn k. u. k. Chefs des Feldtransportwesens zugekommen:

„Standort des AOK. am 1. September 1915.

Aus einer Meldung der Feldtransportleitung Nr. 9 ersehe ich, daß im Bereiche der k. k. Staatsbahndirektion Triest, derzeit in Wels, Liebesgaben für unsere tapferen Soldaten der Südwestarmee gesammelt wurden.

An dieser patriotischen Handlung haben sich sämtliche Bediensteten — ohne Ausnahme — in opferwilliger Weise beteiligt und wurde ein außerordentlich günstiger Erfolg erzielt.

Den Anregern und Leitern der Sammlung sowie jedem einzelnen Spender danke ich auf das herzlichste.

Ich ersuche, das gesamte Personale hievon verständigen zu wollen. Joh. Straub, Oberst m. p.

Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1913. Das letzterschienene Heft (Mai-Juni) des „Archivs für Eisenbahnwesen" (herausgegeben vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Verlag von Julius Springer, Berlin) enthält die bis zum Jahre 1913 fortgeführte Statistik des Eisenbahnwesens der ganzen Erde, aus der die folgenden Daten von allgemeinem Interesse zu entnehmen sind:

Das Eisenbahnnetz der Erde hat sich im Jahre 1913 (nach den vorliegenden, nicht ganz vollständigen statistischen Angaben) um rund 22.700 *km* gegenüber fast 27.000 *km* im Jahre 1912 vergrößert, das heißt, es ist danach eine gewisse rückläufige Bewegung im Eisenbahnbau eingetreten. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Länge der im russisch-asiatischen Gebiet gelegenen Eisenbahnen nach neueren Ermittlungen im Vorjahr um rund 1480 *km* zu hoch angegeben war. Zieht man diese auch für das Vorjahr ab, so würde sich das Eisenbahnnetz der Erde im Jahre 1913 um rund 24.200 *km* vermehrt haben.

Die meisten neuen Eisenbahnen sind wieder in Amerika fertiggestellt mit rund 16.000 *km*. Das europäische Eisenbahnnetz hat sich um rund 3600 *km* vergrößert, das asiatische weist eine Vergrößerung um 900 *km* auf, und das afrikanische ist um 1600 *km* gewachsen. Das australische Eisenbahnnetz hat sich um 600 *km* vergrößert. Die deutschen Kolonien in Afrika zeigen eine Vermehrung von 309 *km*.

Der Gesamtumfang des Eisenbahnnetzes der Erde betrug Ende 1913: 1,104.217 *km*, die Anlagekosten schätzt die vorliegende Statistik auf 253 Milliarden Mark.

Die bei weitem meisten Eisenbahnen befinden sich in Amerika, und zwar 570.108 *km*, darunter in den Vereinigten Staaten 410.918 *km*. Das Eisenbahnnetz Europas hat einen Umfang von 346.235 *km*. Asien besitzt 108.147 *km*, Afrika 44.309 *km*, Australien 35.418 *km* Eisenbahnen. In der Reihe der einzelnen, am besten mit Eisenbahnen ausgestatteten Staaten folgen nach den Vereinigten Staaten von Amerika mit 410.918 *km*, das Deutsche Reich mit 63.730 *km*, Rußland (europäisches) mit 62.198 *km*, Britisch-Ostindien mit 55.761 *km*, Frankreich mit 51.188 *km*, Kanada mit 47.150 *km*, Österreich-Ungarn mit 46.195 *km*, Großbritannien mit 37.717 *km*, Argentinien mit 33.215 *km*, Mexiko mit 25.492 *km*, Brasilien mit 24.985 *km*, Italien mit 17.634 *km*, Spanien mit 15.350 *km*, Schweden mit 14.491 *km*, Japan mit 10.986 *km*. Die übrigen Staaten besitzen weniger als 10.000 *km* Eisenbahnen.

Im Verhältnis zum Flächeninhalt des Landes bleibt Belgien an der Spitze. Es kommen auf 100 km^2 Flächeninhalt 29·9 *km* Eisenbahnen. Es folgen das Königreich Sachsen mit 21·2 *km*, Luxemburg mit 20·2 *km*, Baden mit 15·9 *km*, Elsaß-Lothringen mit 14·5 *km*, Großbritannien mit 12·0 *km*, das Deutsche Reich mit 11·8 *km*, die Schweiz mit 11·7 *km*, Bayern mit 11·3 *km*, Württemberg mit 11·2 *km* und Preußen mit 10·9 *km*. In den übrigen Erdteilen stellt sich dieses Verhältnis wesentlich ungünstiger, in den Vereinigten Staaten auf 4·4 *km*.

Digitized by Google

Die meisten Eisenbahnen im Verhältnis zur Bevölkerung hat die Kolonie West-Australien, woselbst auf 10.000 Einwohner 116·9 *km* kommen. Auch bei den übrigen australischen Kolonien stellt sich dieses Verhältnis sehr günstig, weil ihre Bevölkerung eine sehr dünne ist. In Kanada kommen 60·8 *km*, in den Vereinigten Staaten von Amerika 42·3 *km* Eisenbahnen auf 10.000 Einwohner. Unter den europäischen Staaten nimmt in dieser Beziehung Schweden mit 26·5 *km* den ersten Platz ein. In Deutschland kommen 9·5 *km*, in Frankreich 13·0 *km*, in Großbritannien 8·3 *km*, in Belgien 11·9 *km* usw. auf 10.000 Einwohner.

Aus den tabellarischen Übersichten der Statistik heben wir folgende Ziffern hervor:

Länge der Eisenbahnen 1913:

	Kilometer	Davon Staatsbahnen
Deutschland	63.730	58.933
Österreich-Ungarn	46.198	37.727
Großbritannien	37.717	—
Frankreich	51.188	9.028
Rußland, europäisches	62.198	39.531
Italien	17.634	14.629
Belgien	8.814	4.354
Luxemburg	525	197
Niederlande	3.256	1.792
Schweiz	4.863	2.738
Spanien	15.350	—
Portugal	2.983	1.148
Dänemark	3.771	1.959
Norwegen	3.092	2.631
Schweden	14.491	4.610
Serbien	1.021	1.021
Rumänien	3.763	3.549
Griechenland	1.609	—
Bulgarien	1.931	1.931
Türkei, europäische	1.994	—
Malta, Jersey, Man	110	—
Europa zusammen	346.235	185.778
Amerika	570.108	45.158
Asien	108.147	70.870
Afrika	44.309	26.503
Australien	35.418	32.834

Erfindungen von Eisenbahnbeamten. Im abgelaufenen Etatsjahr wurden aus den im Etat der königl. preußischen Eisenbahnverwaltung zur Prämiierung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 58 Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung Belohnungen im Gesamtbetrage von Mk. 20.000 für Erfindungen und Verbesserungen, die zur Erhöhung der Betriebssicherheit oder Wirtschaftlichkeit beitragen, bewilligt.

BUCHANZEIGEN.

Automobil oder Lokalbahn. Von Ing. H. Hüller, Inspektor der S.-B. Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Öst. Ing.- u. Arch.-Vereines, Heft 35, 1915.

Der Verfasser kommt auf Grund mathematischer Entwicklung zum Schlusse, daß die Errichtung von Kraftwagenlinien in vielen Fällen weitaus wirtschaftlicher sei als der Bau von Neben- oder selbst Kleinbahnen. So könnten nach seiner Anschauung 34 Linien von den in der letzten Lokalbahnvorlage enthaltenen, geplanten Lokalbahnen (804 *km* Länge, 156 Millionen Kronen Baukosten, 109 Millionen Kronen staatliche Beiträge) mit großem Vorteil für unsere Wirtschaft durch Kraftwagenlinien ersetzt werden.

Fremdwörter im Bau- und Eisenbahnwesen. Mit besonderer Berücksichtigung des österreichischen Amtsgebrauches zusammengestellt von Ing. Edm. Granzer, k. k. Oberbaurat. Zweite neubearbeitete Auflage. Verlag der Druckerei- und Verlags-A.-G. vorm. R. v. Waldheim, Josef Eberle & Co., Wien, VII. Preis K 1.20, geb. K 2. In ungewöhnlich kurzer Zeit war die erste Auflage dieses Büchleins vergriffen. Ein deutlicher Beweis dafür, daß der Wunsch, die in allen Zweigen der Technik wuchernden Fremdwörter durch gute deutsche Bezeichnungen zu ersetzen, ein recht lebhafter ist, eine Erscheinung, die nur freudigst begrüßt werden kann. Über Inhalt und Wert der Arbeit haben wir unserer in Heft 12 des laufenden Jahrganges enthaltenen Besprechung nichts hinzuzufügen. Möge unser lebhafte Wunsch, daß die treffliche Absicht des Buches allenthalben vollen Anklang und Durchführung finden möge, in weitestem Umfange in Erfüllung gehen.

Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Herausgegeben von Dr. Ing. Backhausen, Dr. Blum, Courtin und von Weiß. V. Band, Lager-Vorräte, Bau- und Betriebsstoffe der Eisenbahen. Erster Teil. Allgemeines. Metallische Werkstätten- und Oberbauvorräte, Holz-Bearbeitet von Dietz, Halfmann, Kuntze, Lemmers-Danforth, Nitschmann-Wiesbaden. C. W. Kreidels Verlag 1914.

Nach einer Einleitung vom Geheimen Baurate Kuntze in Berlin über Begriff und Einteilung der Lagervorräte, Beschaffung, Aufbewahrung und Verwendung sowie Beseitigung der Rückstände geht Geheimer Regierungs- und Baurat Halfmann in Berlin auf das erste Hauptstück „Metallische Werkstatt- und Oberbauvorräte" über. Dieses handelt von den Verfahren zur Prüfung der Metalle auf Zug- und Druckfestigkeit, von den Prüfmaschinen und ihren Einrichtungen, von den Härte- und Kerbschlagproben, von der Ermittlung des Widerstandes gegen Stöße, von den Biege-, Schmiede- und Gefügeproben. Der weitaus größte Teil dieses Hauptstückes ist der Technologie des Eisens und Stahles gewidmet, der Herstellung von Blechen, Walzeisen, Zug- und Stoßvorrichtungen, Nieten, Schrauben, Muttern, Draht, Rohren, Radsternen- und -Scheiben, Blatt- Schrauben- und Wickelfedern, Radreifen, Achsen, Achssätzen und sonstigen Schmiedeteilen. Im Anschlusse hieran behandelt Baurat Dietz in Berlin die Oberbauteile aus Eisen und Stahl, und zwar Schienen, Laschen, Herzstücke, eiserne Schwellen und Kleineisenzeug. Auf die Erstellung der Lieferbedingnisse auf Grund der Untersuchungsergebnisse ist besonders Bedacht genommen. Hierauf folgt die Technologie des Kupfers, der weichen Metalle und Legierungen, bearbeitet von Regierungs- und Baurat von Lemmers-Danforth in Mühlheim-Ruhr.

Im zweiten Hauptstücke behandelt Geheimer Baurat Kuntze in Berlin die Technologie des Holzes, Geheimer Oberbaurat Nitschmann in Berlin die Erzeugung der Schwellen und führt Verfahren zur Verlängerung ihrer Lebensdauer an.

Dieses hervorragende technologische Werk kann den Eisenbahningenieuren und Industriellen sowie auch allen den Eisenbahnkreisen fernstehenden Fachleuten bestens empfohlen werden. M.

KLUBNACHRICHTEN.

Veränderungen im Stande der Klubmitglieder.

Gestorben sind die Herren ordentlichen Klubmitglieder: Franz Freiherr von Aichelburg, Revident im T. A. B. des k. k. Eisenbahnministeriums (vor dem Feinde gefallen); Franz Liskowetz, Zentralinspektor i. R; Emil Petter, Inspektor der k. k. Nordwestbahndirektion; Isidor Weinberger, k. k. Kommer-

Digitized by Google

zialrat; Wolkenstein Wolfgang Graf zu Rodenegg, Oberinspektor der k. k. Generalinspektion (am Kriegsschauplatze).

Stand mit Ende September 1915: 1 Ehrenmitglied, 623 ordentliche, 50 unterstützende, zusammen 674 Mitglieder.

Im Klubsekretariate sind auch für die heurige Spielzeit ermäßigte Abonnementskarten für die Volksoper und zwar Logen zu K 15·40 und K 10·40, Sitze zu K 3·60, 3·10, 2·60, 2·10, 1·90 und 1·50 erhältlich.

Für die vom Wiener Konzertverein zu veranstaltenden 8 Sinfoniekonzerte, und zwar am 20. Oktober, 10. und 24. November, 15. Dezember 1915, 19. Jänner, 16. Februar, 8. und 29. März 1916 (Konzerthaus) wurde ein Abonnement auf zwei Sitze getroffen. Vormerkungen auf diese, und zwar für bestimmte Konzerte, werden im Klubsekretariate gegen Einzahlung von K 4 für Sitz und Konzert entgegengenommen, und die Sitzkarten am Tage des Konzertes verabfolgt. Diese Sitzkarten müssen am Tage nach dem Konzerte an das Klubsekretariat zurückgestellt werden.

Das österreichische Patent Nr. 55931, betreffend

„Eisenbahnschiene“

ist zu verkaufen oder in Lizenz zu vergeben.
Nähere Auskünfte erteilt Aktiebolaget Elasticitet, Gothenburg, Schweden.

Winden aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:
FRIEDRICH JURANY
Wien, IV. Radeckgasse 3.
Telephon 6681.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt Wien, I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

TROTZ DES KRIEGES

Bad *Pöstyén* offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Schnelldreh-Revolverstahl №5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ Eigene Wintersportanlagen. ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts. Telephon 12986. Telephon 21113

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1826. **Wien, I. Wollzeile 39.**

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,5 6.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.468,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.844.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Stefan v. Götz & Söhne

Wien, XX/1 Nordwestbahnstraße 53

Eisenbahn-Sicherungsanlagen, Bahnschranken mit und ohne Vorläute-Sicherung. Zentralweichenstellanlagen, Gleissperrschuhe mit und ohne Signalkörper, Gleissperrbäume, Wechselsperren.

Bremsschuhe, eiserne Unterlagskeile (Fixateur), Waggonschieber etc. Pat. Büssing, Wächter-Handsignalscheiben Pat. Neumann.

Telegr.-Adr.: „Bahngötz Wien Telefon" A. B. C. Code 5th. Ed. Telephone 21680, 21682 u. interurban 21683.

Darlehen!

Allgemeine Cautionsbank Aktiengesellschaft

General-Repräsentanz für Österreich:

WIEN, I. Petersplatz Nr. 4.

Die Allgemeine Cautionsbank gewährt an **Eisenbahnbeamte** Darlehen gegen Gehaltsvermerkung zu außerordentlich günstigen Bedingungen, u. zw.: 1. Die Bank fordert an Darlehenszinsen pro anno 6½%; selbstredend immer von der verbleibenden Restschuld. 2. Der Darlehenswerber hat sich hinsichtlich seines Gesundheitszustandes einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Die übliche teure Lebensversicherung wird jedoch nicht verlangt. Für den Fall des Ablebens des Darlehenswerbers erlischt die restierende Schuld, so daß den Erben keinerlei Verpflichtung auferlegt bleibt. Für diesen seitens der Bank gebotenen Vorteil ist alljährlich ein mäßiges Schadendeckungsentgelt, dessen Höhe sich nach dem Alter des Darlehenswerbers richtet, immer nur von der verbleibenden Restschuld zu bezahlen. 3 Die übliche Stellung der Bürgen kann gegen eine einmal zu entrichtende mäßige Zahlung unterbleiben. (3 Perzent der Darlehenssumme.) 4. Bei der Erteilung des Darlehens werden als einmalige Kosten die Baranlagen und 1 Perzent Bankprovision in Abrechnung gebracht.

Zu weiteren Informationen ist die Bank jederzeit bereit und stehen Antragsformulare zur Verfügung. 507

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 20. Wien, den 15. Oktober 1915. XXXVIII. Jahrgang.

Stanford University Library JAN 15 1916

INHALT: Anzeige. — Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen. Von Dr. Johann Pospíšil. (Schluß folgt.) — Vierzig Jahre Giselabahn und der Bau des zweiten Geleises Wörgl—Schwarzach-St. Veit. (Schluß folgt.) — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Anzeige.

Donnerstag den 21. Oktober l. J., um 5 Uhr nachmittags, findet im Vortragssaale unseres Klub eine Besprechung der Damen über die Durchführung der heurigen Zusammenkünfte für Zwecke der Kriegsfürsorge statt. Außer den Damen, die sich auch heuer bei diesen Veranstaltungen betätigen wollen, werden auch die Herren Klubmitglieder eingeladen, sich an dieser Besprechung zu beteiligen.

Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen.

Von Dr. **Johann Pospíšil.**

(Fortsetzung zu Nr. 18.)

II. Witwen nach Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

In den Jahren 1905 bis 1909 betrug die Zahl der bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen im Pensionsbezuge stehenden Witwen 3869, der im Provisionsbezuge stehenden Witwen 3673 und Witwen überhaupt 7542.

In den einzelnen Jahren gestaltete sich der Stand an diesen Witwen folgendermaßen:

Im Jahre	Pensionistinnen	Provisionistinnen	Witwen überhaupt
1905	3438	2659	6097
1906	3671	3137	6808
1907	3892	3674	7566
1908	4084	4184	8268
1909	4280	4714	8994

Es hat somit in den Jahren 1905 bis 1909 die Anzahl der Witwen überhaupt um 31%, der Pensionistinnen um 24% und der Provisionistinnen um 77% zugenommen, obwohl in dem gleichen Zeitabschnitte die Zahl der aktiven Pensionsfondsmitglieder um 2·7% abgenommen und die der aktiven Provisionsfondsmitglieder*) nur um 35% zugenommen hat. Mit der Zunahme der bereits im Ruhegenusse stehenden Männer hält jedoch die Zunahme der Witwen annähernd gleichen Schritt, indem während der gleichen Zeit die Zahl der Pensionisten um 26%, die der Provisionisten um 74% gestiegen ist.

Wenn wir für den Zeitabschnitt der Jahre 1905 bis 1909 die Zahl der Witwen mit der Zahl der aktiven Bediensteten und der Zahl der im Ruhegenusse Stehenden vergleichen, gelangen wir zu nachstehenden Durchschnittsziffern:

Auf 1000 Mitglieder beider Fonds entfallen Witwen überhaupt 86
„ 1000 Pensionisten und Provisionisten entfallen Witwen überhaupt 842
(im Jahre 1909 nur 791)
„ 1000 Männer überhaupt entfallen Witwen überhaupt 78
„ 1000 Pensionsfondsmitglieder entfallen Pensionistinnen 362
„ 1000 Pensionisten entfallen Pensionistinnen . 970
(im Jahre 1909 nur 937)
„ 1000 Provisionsfondsmitglieder entfallen Provisionistinnen 48
„ 1000 Provisionisten entfallen Provisionistinnen 741
(im Jahre 1909 nur 700)
„ 1000 Pensionsfondsmitglieder und Pensionisten entfallen Pensionistinnen 264
„ 1000 Provisionsfondsmitglieder und Provisionisten entfallen Provisionistinnen 44

Die Ursachen der auffallenden Unterschiede zwischen den Angehörigen des Pensions- und der

*) Die zur leichteren Verständlichkeit gebrauchte Ausdrucksweise „aktive Pensions(Provisions)fondsmitglieder" stellt sich als ein Pleonasmus dar, weil bei dem Umstande, als ein Fondsmitglied durch den Übertritt in den Ruhestand aufhört, Fondsmitglied zu sein, unter Mitglied des Pensions(Provisions)fonds(instituts) nur ein aktiver Bediensteter verstanden werden kann.

Digitized by Google

Provisionsfonds sind sicherlich in erster Linie in der im I. Abschnitte dargestellten Entwicklung der Pensionsversicherung bei den österr. Staatsbahnen und in der hiedurch entstandenen Verschiedenartigkeit der Zusammensetzung der Mitglieder beider Fonds zu suchen.

Überdies dürfte in dieser Hinsicht auch die Ungleichheit in der Heiratshäufigkeit unter den Mitgliedern der beiden Fonds mit vom Einflusse sein.

Wie sich das Verhältnis der Witwenzahl zur Zahl der aktiven Bediensteten oder der im Ruhegenusse Stehenden in anderen Statistiken stellt, können wir mangels der einschlägigen literarischen Arbeiten nur durch eine kleine Anzahl Daten beleuchten.

1. In den Jahren 1904 bis 1908 betrug in Österreich die Zahl der quieszierten und pensionierten Staatsbeamten und -diener durchschnittlich 23.590 und die der im Pensionsgenusse stehenden Witwen 24.380, so daß auf 1000 Pensionisten 1034 Witwen entfielen. Im Jahre 1908 allein gab es 27.465 Pensionisten und 25.962 Witwen, so daß auf 1000 der ersteren bloß 945 Witwen entfielen*). Nach Vergleich dieser Ziffern mit den oben angeführten Erfolgen bei den k. k. Staatsbahnen kann behauptet werden, daß die Staatsbediensteten mehr Witwen hinterlassen als die Bediensteten der Staatseisenbahnen und daß mit fortschreitender Zeit die Zahl der Witwen beider Gruppen von Bediensteten im Abnehmen begriffen ist.

2. In den Jahren 1904 bis 1908 wurden in den Jahresberichten der Berufsgenossenschaftlichen Unfallsversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen 4394, 5135, 5849, 6639, 7354 Unfallsrentner mit dauernden Renten (das sind Renten, die schon mindestens zwei Jahre nach beendigtem Heilverfahren bestehen) und 1467, 1664, 1912, 2165, 2441 im Genusse der Unfallsrenten stehende Witwen ausgewiesen. Es entfielen sohin auf 1000 Unfallsrentner (de facto nur männliche) (1,930.000 : 5874) 329 Witwen. Im Jahre 1908 allein betrug die Witwenzahl 332‰ und im Jahre 1911 346‰ der Unfallsrentner. Diese Steigerung läßt schließen entweder auf eine durchschnittliche Abnahme der männlichen Rentner oder auf eine Vermehrung der tötlichen Unfälle oder endlich auf eine höhere Liberalität bei der Zuerkennung der Witwenrenten.

*) Entnommen der Arbeit des Ministerialrates Dr. Robert Zwierzina: Entwicklung des allgemeinen Pensionsetats der k. k. Staatsbediensteten. Wien, 1910. Verlag von Moritz Perles. In den Jahren 1899 bis 1908 betrug in Österreich die Zahl der Quieszenten: 1125, 1202, 1234, 1290, 1413, 1555, 1751, 1882, 2078, 2189; der Pensionisten: 15.200, 16.380, 16.903, 17.389, 17.937, 19.137, 19.907, 20.765, 23.510, 25.176 und der Witwen: 20.281, 20.802, 21.228, 21.781, 22.261, 23.150, 23.778, 23.745, 25.265, 25.962.

Im Verhältnis zur Zahl aller aktiven Bediensteten haben die im Genusse einer Unfallsrente stehenden Witwen im Durchschnitte der Jahre 1904 bis 1908 $\left(1{,}930.000 : \frac{255.488+258.396+469.101+292.711+320.266}{5} = 7‰^{*}\right)$ im Jahre 1908 allein 7·6‰ und im Jahre 1911 allein 10·3‰**) ausgemacht.

3. Nach der vom österreichischen Ministerium des Innern***) herausgegebenen Unfallsstatistik für das Jahr 1910 betrug die durchschnittliche Zahl der in diesem Jahre in Österreich gegen Unfall Versicherten 2,339.070. Im Bezuge einer dauernden Rente standen zu Beginn dieses Jahres 88.265 und am Schlusse desselben 92.708 Personen. Im Genusse einer Rente stehende Witwen gab es zu Beginn des Jahres 10.166 und am Schlusse desselben 10.809. Man zählte somit im Durchschnitte 90.486 Unfallsrentner und 10.488 Witwen, so daß auf 1000 Rentner 116 und auf 1000 Versicherte (das sind aktive Bedienstete) 4·5 Witwen entfielen.

Warum diese allgemeine Statistik weniger Witwen aufweist als die Statistik der Eisenbahnunfallsanstalt, erklären wir uns leicht aus der Verschiedenartigkeit der Stände an Verheirateten in beiden Gruppen und aus der ungleich liberalen Praxis der Unfallsrenten †).

Der Stand an Pensionistinnen und Provisionistinnen in den einzelnen Jahren ist naturgemäß das Ergebnis des Zuwachses und des Abfalles derselben. Der Zuwachs entsteht durch den Tod des Gatten (sowohl des aktiven als auch des im Ruhestande befindlichen Bediensteten) und durch Wiederverwitwung; der Abfall durch Wiederverehelichung, durch Verurteilung, durch Entziehung der Pension (Provision), wegen unmoralischen Lebenswandels, durch Abfertigung und endlich durch den Tod der Witwe.

*) In der Unfallversicherung Deutschlands entfielen im Jahre 1890 auf 1000 Versicherte 1·0 Witwen. Für das 50. Jahr des Bestandes der Unfallversicherung in Deutschland, das ist im Jahre 1935, werden 8·3 Witwen erwartet (vergleiche „Leitfaden zur Arbeiterversicherung des Deutschen Reiches“ 1906. Verlag Behrend, Berlin).

**) Im Jahre 1911 zählte man bei der B.-Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen 325.602 Versicherte. Mannesrentner waren zu Beginn des Jahres 1911 8866 und am Ende dieses Jahres 9752; Witwenrentner gab es zu Beginn des Jahres 1911 3071 und am Ende desselben 3370.

***) Veröffentlicht in dem regelmäßig erscheinenden Werke: „Die Gebarung und die Ergebnisse der Unfallsstatistik“.

†) Außerdem kommt hier in Betracht, daß unter den Versicherten und Unfallsrentnern gewiß eine größere Zahl von weiblichen Personen inbegriffen sind. Dies ist bei der Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen (wie bereits oben angedeutet) tatsächlich nicht der Fall, weil die weiblichen Bediensteten (Versicherten) bei den Eisenbahnen (Eisenbahnunfallsanstalt) nur einen sehr geringen Bruchteil von Angestellten (Versicherten) bilden.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Vierzig Jahre Giselabahn und der Bau des zweiten Geleises Wörgl—Schwarzach-St. Veit.

Vor wenigen Tagen wurde in den Zeitungen mitgeteilt, daß das zweite Geleise zwischen den Stationen Schwarzach—St. Veit und Wörgl der österreichischen Staatsbahnen in Anwesenheit Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers für den Betrieb eröffnet wurde und daß somit die ganze Strecke Salzburg—Wörgl der Giselabahn nunmehr zweigeleisig sei.

Diese unscheinbare Nachricht hat gegenwärtig, wo der Krieg alles in Aufregung erhält, keine besondere Beachtung gefunden, aber dennoch ist sie geeignet, die Entwicklung und die Steigerung des österreichischen Eisenbahnverkehrs erkenenn zu lassen und deshalb verdient sie, in der Öffentlichkeit und in Fachkreisen erörtert zu werden.

Die Giselabahn ist auf Grund eines Staatsvertrages mit Bayern im Anfange der Fünfzigerjahre des vorigen Jahrhunderts sichergestellt worden, als eine Verbindung von Obersteiermark (Bruck a. M.) mit Salzburg.

Ihr Bau, der große technische Schwierigkeiten voraussehen ließ, kam aber erst zustande, als die Linie nach dem Kriege des Jahres 1866 zu einer wichtigen strategischen Bedeutung gelangte. Unser teures Land Tirol war mit dem übrigen Österreich durch keine Eisenbahn verbunden, weshalb sofort zum Bau der Linie Villach—Franzensfeste geschritten wurde, und als zweite Verbindung Tirols mit Österreich trat die Giselabahn in den Vordergrund.

Sie umfaßt die heutigen Strecken Salzburg—Wörgl und Bischofshofen—Selztal der k. k. österreichischen Staatsbahnen und wurde im Jahre 1872 an die k. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn konzessioniert, und zwar als Salzburg—Tirolerbahn. Der Bau wurde an die Bauunternehmung Carl Freiherr von S c h w a r z und die österreichische Eisenbahnbau-Gesellschaft im gleichen Jahre vergeben und am August 5. 1875, also vor 40 Jahren, vollendet.

Die Bauschwierigkeiten der Giselabahn waren sehr bedeutend infolge des Umstandes, daß ein großer Teil der Bahn in Tonschiefergeländen mit seinen vielen Abarten liegt und die benutzbaren Täler sehr enge sind und oft fast schluchtartig von steilen und zu Rutschungen und Steinabstürzen geneigten Lehnen gebildet werden. Der Bahnkörper mußte sehr häufig durch Stützmauern und Steinwürfe dicht an die Flußufer gelegt werden, wodurch er den Angriffen der mit großen Gefällen andringenden Hochwässer ausgesetzt ist. Insbesondere die Strecken im Passe Lueg im Aritztale zwischen Eben und Bischofshofen, dann von Schwarzach bis über Taxenbach sind als besonders schwierig zu bezeichnen; die Zahl der Tunnels beträgt zehn, darunter der Gottinger Tunnel mit rund 1 *km* Länge. Die Überschreitung der Wasserscheide bei Hochsilzen auf 965 *m* über dem Meere bedingte in der Strecke Saalfelden—St. Johann in Tirol Steigungen mit 20 und 22·5 v. T. und ausgedehnte Lehnenbauten. Auch die vielen Schotter führenden Gießbäche in dieser Strecke und im Ennstale erforderten besondere Vorkehrungen; so z. B. beim Schmidtenbache längs des Zellersees, wo der bereits fertige Bahnkörper, der in den See eingebaut war, einmal spurlos im See verschwand.

Diese kurze Schilderung der Bauschwierigkeiten möge genügen, um nachzuweisen, daß die Giselabahn sich würdig der Reihe der österreichischen G e b i r g s b a h n e n anschließt und so der Kunst der österreichischen Ingenieure zur Ehre gereicht.

Da die Giselabahn nur eine wichtige strategische Eisenbahnlinie war, so hatte sie voraussichtlich keine Hoffnung, ertragreich zu werden, weshalb sie auch die Staatsgarantie genoß. Wegen ihrer Wichtigkeit aber wurde sie am 30. und 31. Juli 1875 feierlichst unter Beteiligung des Gesamtministeriums (Fürst Adolf A u e r s p e r g) eröffnet. Die Betriebseröffnung für den allgemeinen Verkehr erfolgte am 5. August 1875. Der Verkehr war anfangs ein sehr geringfügiger, sowohl an Personen als auch an Frachten. Im Winter verkehrte je ein Personenzug in jeder Richtung; da aber diese Züge für den örtlichen Verkehr ungünstig lagen, da sie doch in erster Linie dem Anschlußverkehre zwischen der Westbahn und der Südbahn dienen mußten, so wurde der örtliche Personenverkehr durch einen Güterzug mit Personenbeförderung (ein Wagen III. Kl. und ein Wagen II. und III. Kl.) täglich besorgt. Die Fahrordnung dieses Güterzuges war folgende: Abfahrt von Salzburg 1 Uhr mittags, Ankunft in Saalfelden 10 Uhr abends, daselbst Übernachtung. Abfahrt nach Wörgl 4 Uhr früh. Abfahrt von Wörgl nachmittags, Ankunft in Saalfelden 10 Uhr abends, daselbst Übernachtung. Abfahrt von Saalfelden 4 Uhr früh, Ankunft in Salzburg 1 Uhr mittags. Im Sommer wurden allerdings noch zwei bis drei Personenzüge geführt, denn bald nach Eröffnung der Bahn wurde der Fremdenverkehr sehr stark, weil die Gegenden, in denen die Bahn gelegen ist, eine Fülle von landschaftlichen Schönheiten und Sehenswürdigkeiten aufweist, die der Allgemeinheit durch sie erschlossen und auf billige Art zugänglich gemacht wurden. Die Anrainer der Bahn ersahen sofort den Vorteil, den ihnen der Fremdenstrom zuwendet und unterstützten durch Schaffung von Unterkünften und Gasthäusern und durch Wegebauten zur Besichtigung der vorhandenen Naturschönheiten und zu Aussichtspunkten den Zulauf. Nach wenigen Jahren waren fast nächst jeder Station Gasthöfe errichtet. Die Bahnverwaltung unterstützte dieses Bestreben werktätigst durch Anlage von zahlreichen Personenhaltestellen und sonstige Begünstigungen und hat insbesondere in Zell am See, der Perle des Salzburger Landes, durch den Bau eines vornehmen Gasthofes (Hotel Kaiserin Elisabeth) mit fast 100 Zimmern den Fremdenverkehr wesentlich gefördert. Der Güterverkehr war aber immer noch sehr gering und nur einmal im Winter 1882/83 gelang es, einige 1000 Waggons mit Eis aus dem See auf weite Strecken, wie Wien, München usw., zu befördern, da dieser Winter in Europa ein äußerst milder war und nur an wenigen Tagen Kältegrade aufwies.

Eine weitere Verkehrsteigerung trat ein, als im Jahre 1882 die Südbahnstrecken in Tirol, die Pusterthaler und Brennerbahn durch Naturereignisse so zerstört wurden, das deren Wiederherstellung mehrere Monate in Anspruch nahm. Es wurde nämlich die Giselabahn als Hilfsroute für den Güterverkehr von den östlichen Südbahnlinien nach Bayern, der Schweiz usw. benutzt, da sie, trotzdem einzelne ihrer Teile ebenfalls von den weitausgedehnten Tiroler Naturereignissen zerstört wurden, in kürzester Zeit wieder benutzbar war. Ihre Anlage und ihre Leistungsfähigkeit hat damals ihre Probe bestanden. Ein weiterer Fortschritt des Verkehres der Giselabahn wurde durch den Anschluß neuer Bahnen erzielt, nämlich der Salzkammergutbahn und insbesondere der Arlbergbahn und der Tauernbahn und mehrerer Lokalbahnen.

Ihr Güterverkehr wurde aber auch durch die Benutzung der reichlich vorhandenen Wasserkräfte zu Werkanlagen wesentlich gesteigert, die an zahlreichen Orten errichtet und durch den Bau von Schleppgeleisen gefördert wurden. Der Holzreichtum des Landes schuf auch zahlreiche Sägen und Zelluloidfabriken, deren erstere besonders den Verkehr nach Italien befruchteten.

Alles zusammengenommen, hat sich der Verkehr der Giselabahn in den 40 vergangenen Jahren derart entwickelt, daß es notwendig wurde, noch vor ihrem 40jährigen Jubiläum das zweite Geleise auszubauen. Niemand hätte dies vor 40 Jahren für möglich gehalten. Vergleicht man die früher angeführte Fahrordnung, die so armselig als möglich war, mit dem heutigen Zugsverkehre im Sommer, wo täglich

Digitized by Google

48 Personenzüge, darunter 20 Schnellzüge, geführt werden, so kann man sagen, daß die Giselabahn wohl ihren Zweck in vollem Maße in kurzer Zeit erreicht hat.

Die am Baue dieser landschaftlich einzig schönen Eisenbahn beteiligten Personen, von denen erfreulicherweise noch ziemlich viele am Leben sind, können sich des Erfolges ihres Werkes herzlichst erfreuen. Die 40jährige Gedenkfeier der Giselabahn weckt alte, freundliche Erinnerung unter ihnen aus der Zeit als sie in jugendlicher voller Schaffenskraft dieses bedeutsame Werk durchführten. Ich begrüße sie alle und wünsche ihnen einen langen, glücklichen Lebensabend.

Wien, im September 1915.

Ingenieur Franz Gustav Schäffer,
k. k. Ministerialrat a. D.

(Schluß folgt.)

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges.*) Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 9. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen: Franz Janetschek, Heinrich Langer, Richard Kratschmer, Wenzel Anděl, Josef Gürlich und Johann Zehetgruber; dem mit dem Titel eines Staatsbahnrates bekleideten Maschinenoberkommissär Hermann Schmidt sowie dem mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Gustav Körner.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Robert Nagel, Johann Schnabel, Franz Kröhn, Leopold Eder, Ladislaus Pospišil und Otto Trittenwein.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Ernst Stránský, August Dienel, Rupert Mayer, Hugo Schellhammer, Otto Pick, Franz Abert, Ferdinand Baar, Franz Jakl, Johann Rücker und Johann Scholz; dem Bahnkonzipisten der österreichischen Staatsbahnen Dr. Hermann Stich sowie den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen: Josef Hartmann, Emanuel Pollak, Josef Pič, Lambert Weinlich, Leo Egerer und August Drašar.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen: Emil Ewald, Anton Obst, Josef Solc, Richard Wolf und Ludwig Zachara; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Franz Nemetschke und Karl Witiska; dem Kanzleiexpedienten der österreichischen Staatsbahnen Theodor Zitterer; den Magazinsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Franz Hubálek und Ottokar Pollak; den Oberkondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Franz Falzmann und Eduard Svoboda; den Platzmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Leopold Bauer, Johann Böhm, Karl Caslavský, Franz Klieger und Franz Leuchter sowie dem Stationsaufseher der österreichischen Staatsbahnen Anton Krompas.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivheizern der österreichischen Staatsbahnen: Wenzel Chvojka, Florian Ruffer und Rupert Schreckinger; den Verschubaufsehern der österreichischen Staatsbahnen: Heinrich Seymann und Franz Vlček; dem Oberverschieber der österreichischen Staatsbahnen Rudolf Rieger; den Verschiebern der österreichischen Staatsbahnen: Josef Cuba und Johann Svarc; den Kondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Wenzel Bednář und Jaroslav Stöckl sowie dem Aushilfskondukteur der österreichischen Staatsbahnen Josef Klum.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 10. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Oberstaatsbahnrate Bogdan Vrbančič; dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Alois Müller; dem mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleideten Staatsbahnrat Josef Kroupa; den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen: Robert Mareš, Karl Kuřátko und Paul Marschalek sowie dem mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Sál.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Franz Semotán; den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Rudolf Pietsch, Siegmund Lengyel, Ernst Záček, Franz Velebný, Franz Claner von Engelshofen, Eduard Musyl und Franz Hirte sowie dem mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Augustin Matějka.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Lambert Labský; den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Johann Parlesák, Stanislaus Odersky, Josef Moravec, Karl Holub, Karl Strnad, Ludwig Lehr, Vladimir Malik, Rudolf Britzmann, Rudolf Dvořák, Wenzel Navrátil, Othmar Hanisch, Rudolf Šejvl, Franz Rohr und Adolf Smotlacha sowie den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen: Josef Pánek, Albert Klir und Johann Stoisits.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivführern der österr. Staatsbahnen: Heinrich Alber, Heinrich Braun, Peter Holeček, Hugo Jung, Ludwig Loukota und Adolf Staniek; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Ferdinand Dirmoser, Adolf Gröschl und Johann Stulc; dem Magazinsmeister der österreichischen Staatsbahnen Andreas Knežak sowie den Platzmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Franz Brázda, Wenzel Kučera I, Franz Mudra, Karl Pirkl I, Franz Prudič, Adolf Swoboda, Wenzel Toms und Franz Vanya.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivführeranwärtern der österreichischen Staatsbahnen: Rudolf Duschanek, Josef Ehrenreich und Franz Neugebauer; dem Verschubaufseher der österreichischen Staatsbahnen Franz Slezák II; den Lokomotivheizern der österreichischen Staatsbahnen: Josef Dudek II und Josef Procházka II; den Oberverschiebern der österreichischen Staatsbahnen: Wenzel Blumentritt, Johann Hafenbradl, Josef Klacl, Franz Slavik II, Johann Sorsky und Anton Zenger; dem Wagenschreiber der österreichischen Staatsbahnen Franz Scholze sowie dem Verschieber der österreichischen Staatsbahnen Josef Plný.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 10. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem mit dem Titel eines kaiserlichen Rates ausgezeichneten Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Anton Mezzar; den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen: Ferdinand Kordas, Leo Breymann und Franz Wieser;

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Franz Haken; den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Moritz Bernfeld und Alfred Herbig.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Ernst Fila und Dominik Osretich.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Werkmeister der österreichischen Staatsbahnen Max Michalitz; dem Lokomotivführer der österreichischen Staatsbahnen Johann Müller; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Johann Orel, Alois Pardatscher und Eduard Wedra; dem Magazinsmeister der österreichischen Staatsbahnen Leopold Kraljič sowie dem Oberkondukteur der österreichischen Staatsbahnen Kaspar Gallob.

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Oberheizer der österreichischen Staatsbahnen Max Vertovec; den Kondukteur der österreichischen Staatsbahnen Franz Perhavec; dem Lokomotivheizer der österreichischen Staatsbahnen Johann Kovač; dem Stationsaufseher der österreichischen Staatsbahnen Andreas Zupan sowie dem Verschieber der österreichischen Staatsbahnen Jakob Dobrila.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 10. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Staatsbahnrate Alfred Bondy; dem mit dem Titel eines kaiserlichen Rates ausgezeichneten Staatsbahnrate Gottfried Černý; den Staatsbahnräten: Adolf Fischl und Franz Smejkal sowie dem mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Karl Krška.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Vinzenz Stolba, Franz Petrů, Max Weisl, Gustav Svoboda und Alois Bořik sowie den mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Franz Czernotzki und Rudolf le Breux.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Johann Kondr, Josef Srb, Heinrich Koch, Josef Schuhmaier, Julius Šára und Ernst Skála.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Maschinenmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Karl Klima und Josef Peinl; den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen Gottlieb Javurek und Matthias Salák; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Johann Hájek und Franz Kovanda sowie den Oberkondukteuren der österreichischen Staatsbahnen Josef Holoubek, Ignaz Kámen, Wenzel Krumpe, Anton Roßmeisl und Johann Suda.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführeranwärter der österreichischen Staatsbahnen Rudolf Raška; den Kondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Jakob Heller, Gustav Hollmann, Michael Kuchler und Josef Lang II; den Lokomotivheizern der österreichischen Staatsbahnen Josef Lukeš und Johann Pudiviter sowie dem Stationsaufseher der österreichischen Staatsbahnen Gottlieb Bicha.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 10. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleideten Staatsbahnrate Ludwig Mayer; den Staatsbahnräten: Thaddäus Ritter von Ilnicki und Joachim Goldstein sowie den mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Marian Ranolt und Martin Klus.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Karl Wodyński, Julian Katoliński, Johann Rolecki, Stanislaus Szafran und Bronislaus Kaplański sowie dem mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Heinrich Kotrba.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Alexander Huß; den Maschinenkommissären der österreichischen Staatsbahnen: Julian Folwarków und Marian Piszczek; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Stanislaus Ostrowski; dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Adam Kalita sowie dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Josef Chmura.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenmeister der österreichischen Staatsbahnen Josef Tesniarz; den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen: Wendelin Alliger, Nikolaus Biliński und Leo Soja; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Kasimir Gritzmann, Stanislaus Lepczak, Ladislaus Rembisz, Stanislaus Schier und Leo Wukina; dem Platzmeister der österreichischen Staatsbahnen Anton Geisler sowie dem Lokomotivführeranwärter der österreichischen Staatsbahnen Johann Lisicki.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Verschubaufseher der österreichischen Staatsbahnen Stanislaus Witek; dem Blocksignaldiener der österreichischen Staatsbahnen Jakob Tomczyk; dem Kondukteur der österreichischen Staatsbahnen Michael Kaszuba; dem Stationsaufseher der österreichischen Staatsbahnen Ladislaus Gernand; dem Werkmanne der österreichischen Staatsbahnen Karl Johann Punzet sowie den Verschiebern der österreichischen Staatsbahnen: Michael Szedny und Eugen Zaborski.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 11. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Oberstaatsbahnrate Otto Dittes; dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Karl Thüringer; dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Franz Löckel sowie dem mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Raab.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Franz Aschauer, Franz Hörschinger und Josef Bucher sowe dem mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Haas.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Bahnkommissär der österreichischen Staatsbahnen Dr. Rudolf Marschner; dem Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Alois Rainer; den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Matthias Porhansl, Josef Patera, Augustin Weis und Johann Tibitanzl; dem Offizial der österreichischen Staatsbahnen Karl Fasthuber sowie dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Johann Skett.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Maschinenmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Rudolf Hofer und Georg Rieß; dem Lokomotivführer der österreichischen Staatsbahnen Johann Reisenbichler; dem Stationsmeister der österreichischen Staatsbahnen Josef Drausinger; dem Werkführer der österreichischen Staatsbahnen Adalbert Petersohn; den Magazinsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Matthias Migl und Franz Schatzl; dem Oberkondukteur der österreichischen Staatsbahnen Adalbert Černy sowie dem Platzmeister der österreichischen Staatsbahnen Josef Kreinecker.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführeranwärter der österreichischen Staatsbahnen Franz Willinger; dem Oberheizer der österreichischen Staatsbahnen Josef Kniemos; den Kondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Matthias Baumgartinger und Alois Pils; dem Oberverschieber der österreichischen Staatsbahnen Anton Feichtner sowie dem Stationsaufseher der österreichischen Staatsbahnen Johann Haidl.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 11. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen: Wenzel Wanka, Johann Kaigl, Josef Scheer und Wilhelm Müller sowie dem mit dem Titel eines Staatsbahnrates bekleideten Maschinenoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Raimund Feurstein.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Karl Matzler, Gustav Mükisch, Ernst Schrittwieser, Franz Juen und Franz Klien.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Wenzel Vais; den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Leopold Lehnhart und Josef Franzoi; den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen: Otto Alexander, Eduard Wiltschegg und Walter Rüf sowie dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Mayer.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Maschinenmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Josef Mayr und Josef Thaler; dem Lokomotivführer der österreichischen Staatsbahnen Gottlieb Schaniel; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Georg Fink und Josef Oppenauer;

Digitized by Google

dem Magazinsmeister der österreichischen Staatsbahnen Christian Laserer; den Platzmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Franz Aichinger und Johann Eder sowie dem Kondukteur der österreichischen Staatsbahnen Anton Kalchschmidt.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführeranwärter der österreichischen Staatsbahnen Gottlieb Zimmermann; den Kondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Sebastian Idl und Josef Köchl; dem Lokomotivheizer der österreichischen Staatsbahnen Franz Kammel sowie dem Oberverschieber der österreichischen Staatsbahnen Ludwig Leitner.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 11. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleideten Staatsbahnrate Hans Lein; dem Staatsbahnrate Karl Kontrus; den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen: Theobald Lorenz, Karl Wrzak, Johann Hoffmann und Daniel Ziegler.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Bahnoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Dr. Josef Meßner sowie den mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Viktor Zarfl und Justin Demel.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Maschinenkommissären der österreichischen Staatsbahnen: Josef Horn und Hermann Tripp; den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Lambert Budan, Ludwig Trübswasser, Hugo Hierzegger und Franz Arztmann sowie dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Johann Kuich.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenmeister der österreichischen Staatsbahnen Josef Illichmann; den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen: Josef Pauschwein und Franz Zemann; den Oberkondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Otto Brodinger und Christian Fauland sowie den Platzmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Josef Eder, David Fladl und Leonhard Krisper.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführeranwärter der österreichischen Staatsbahnen Alois Lamprecht; dem Oberheizer der österreichischen Staatsbahnen Martin Žnidarič; dem Kondukteur der österreichischen Staatsbahnen Matthias Landsmann; dem Oberverschieber der österreichischen Staatsbahnen Franz Schaufler sowie den Stationsaufsehern der österreichischen Staatsbahnen: Franz Nöst und Wilhelm Schwarz.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 11. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: den Staatsbahnräten: Johann Myron und Eugen Lyssy sowie dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Isaak Neiger.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Wladimir Pawłowski, Wenzel Dziubiński und Bogumil Grünstein.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen: Johann Kabarowski und Jakob Chrzanowski sowie dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Felix Pikor.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Werkmeister der österreichischen Staatsbahnen Johann Eduard Czerny; dem Maschinenmeister der österreichischen Staatsbahnen Johann Cieśluk; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Michael Meßler und Leonhard Waranka sowie dem Oberkondukteur der österreichischen Staatsbahnen Josef Kotaś.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführeranwärter der österreichischen Staatsbahnen Johann Mymochód I; den Oberverschiebern der österreichischen Staatsbahnen: Karl Furman und Josef Motylewski sowie dem Werkmanne der österreichischen Staatsbahnen Basil Wychocki.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 11. September d. J. allergnädigst zu verleihen geruht:

In Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Staatsbahnrate Abraham Schneebaum sowie dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Johann Epperlein.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Jaroslaus Vyčichl.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Karl Szeligowski; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Johann Fastnacht; dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Julius Harth sowie dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen Franz Beitler.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführer der österreichischen Staatsbahnen Johann Buczy; dem Stationsmeister der österreich. Staatsbahnen Alfred Lakosciuk sowie dem Platzmeister der österreichischen Staatsbahnen Eduard Lazarowicz.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführeranwärter der österreichischen Staatsbahnen Ludwig Wilk, dem Verschieber der österreichischen Staatsbahnen Johann Matuszczak sowie dem Weichensteller der österreichischen Staatsbahnen Basil Szypka.

In Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Eisenbahnkriegsdienste:

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivführer der österreichischen Staatsbahnen Anton Plach.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Pumpenwärter der österreichischen Staatsbahnen Johann Pragłowski.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 12. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Oberstaatsbahnrate Anton Knorr; dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Heinrich Münch; dem Staatsbahnrate Johann Losos sowie den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen: Josef Bregha, Emanuel Macchi und Johann Duchâček.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Richard Klatovský sowie dem mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Paul v. Merizzi.

Das Goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Friedrich Buchmayer; den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Leo Weisl, Alois Bisek, Anton Stefl, Josef Matoušek, Anton Slavičekund Wenzel Hladký sowie den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen: Karl Kaplan, Otto Nosek und Wladimir Valouch.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Maschinenmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Josef Černý und Matthias Kytka; den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen: Anton Eisert, Johann Müller, Thomas Navrátil und Josef Vrba; dem Stationsmeister der österreichischen Staatsbahnen Karl Ulmann; dem Magazinsmeister der österreichischen Staatsbahnen Ignaz Jouja; den Oberkondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Johann Altrichter und Anton Dittrich sowie den Platzmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Anton Ryba, Ferdinand Simáček, Josef Sklenář und Johann Zemann.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Verschubaufseher der österreichischen Staatsbahnen Johann Krumphanzl; den Kondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Josef Bohmann und Josef Schneider; den Lokomotivheizern der österreichischen Staatsbahnen: Johann Dubina, Johann Kutina und Josef Svátek; den Oberverschiebern der österreichischen Staatsbahnen: Johann Beyer und Johann Fojta sowie den Verschiebern der österreichischen Staatsbahnen: Wenzel Bělohlávek und Alois Kroc.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 12. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Digitized by Google

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Josef Janda sowie dem mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Adolf Lilling.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Wendelin Blabol.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Ernst Jedlitschka, Wenzel Krieger, Heinrich Knobloch und Josef Havliček sowie dem Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Johann Wlček.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen: August Böhm und Karl Kral; dem Oberkondukteur der österreichischen Staatsbahnen Wenzel Pilz sowie dem Platzmeister der österreichischen Staatsbahnen Alois Zbroj.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Kondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Georg Petrovsky und Wenzel Thöner; den Lokomotivheizern der österreichischen Staatsbahnen: Anton Čermák und Wenzel Pankraz sowie dem Magazinsaufseher der österreichischen Staatsbahnen Franz Smažik.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 13. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Oberstaatsbahnrate Gustav Pollak; dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Josef Michael Sausele; dem mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleideten Staatsbahnrate Eduard Czerny; den Staatsbahnräten: Heinrich Stekel und Eduard Aufricht; den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen: Wilhelm Ratzer, Franz Stephan und Siegmund Gang; dem mit dem Titel eines kaiserlichen Rates ausgezeichneten Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Emil Bursztyn; den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen: Karl Krumhaar, Johann Burzinsky, Franz Frömel, Gustav Benesch und Moritz Mukden.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Maschinenoberkommissären der österreichischen Staatsbahnen: Moses Fürgang und Arnold Königstein; den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Viktor Slawik, Stanislaus Alberti, Andreas Kuzyk, Maximilian Blumenstock, Leopold Primer, Adolf Hruby und Leopold Muthsam.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Anton Zapletal; den Maschinenkommissären der österreichischen Staatsbahnen: Gustav Quittner und Robert Zdura; den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Hugo Ehrlich, Peter Dlouhý, Johann Hausner, Franz Suchánek, Gustav Triska, Rudolf Hye Edlen von Hyeburg, Anton Kovař, Gustav Kollisch, Johann Štěpán, Wladimir Brinda und Eduard Pitlik; den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen: Josef Vodica, Franz Kroat, Hermann Lorenz Edlen von Lauringen, Heinrich Demel, Josef Moravec, Josef Markl, Adolf Götzl, Johann Michael Kraus, Ferdinand Hanák und Eduard Riedl; den Assistenten der österreichischen Staatsbahnen: Eduard Czerny und Andreas Ladislaus Friedemann.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Maschinenmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Franz Horak, Franz Janšta, Wilhelm Křiwan, Felix Mroczkowski, Franz Schneider und Oskar Wolf; den Kanzleiexpedienten der österreichischen Staatsbahnen: Martin Charmatz und Ludwig Feigl; den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen: Wilhelm Bochdal, Konstantin Krautmann, Karl Schindler Gustav Stangel und Franz Wallaschek; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Ferdinand Dörlich, Ernst Heinrich, Johann Rab und Otto Semler; den Oberkondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Josef Sudrich und Peter Wolnicki; den Platzmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Daniel Formanek, Johann Gazur, Anton Kašpařik, Edmund Klimek, Gustav Köllner, Franz Lach, Anton Leszczyński, Viktor Liczka, Karl Malisch, Josef Opalka, Anton Plank, Johann Rudolf, Ferdinand Topolanek, Anton Vacula und Josef Winař sowie dem Kondukteur der österreichischen Staatsbahnen Johann Drzewicki.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Magazinsaufseher der österreichischen Staatsbahnen Rudolf Köller; den Oberheizern der österreichischen Staatsbahnen: Josef Drabek, Josef Jahn, Julius Plachy, Franz Schmidl und Karl Střilka; den Verschubaufsehern der österreichischen Staatsbahnen: Kasimir Chronowski, Vinzenz Chudarek, Valentin Gaib, Georg Goday, Rudolf Holarek, Ladislaus Samohyl und Adolf Schneider; den Lokomotivheizern der österreichischen Staatsbahnen: Ernst Kozelsky und Methud Zapletal; den Oberverschiebern der österreichischen Staatsbahnen: Johann Hanke, Miezislaus Lisiński, Ernst Pasker und Julian Zieliński; den Weichenkontrolloren der österreichischen Staatsbahnen: Josef Beier und Ernst Repper; dem Magazinsdiener der österreichischen Staatsbahnen Stephan Bilsky; den Verschiebern der österreichischen Staatsbahnen: Franz Celnar und Johann Saffer sowie dem Weichensteller der österreichischen Staatsbahnen Johann Tinkl.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 13. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Oberstaatsbahnrate Emil Feilendorf; den Staatsbahnräten Gustav Mategka und Philipp Singer; dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Julian Skuhersky sowie den mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Stephan Voith und Zdenko Strial.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Bahnoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Otto Thenius; dem Maschinenoberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Moritz Stein; den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Alois Zielbauer, Adolf Jahn, Maximilian Dornfeld und Franz Kudlaček sowie dem mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Max Ritter von Wilhelmi.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen: Julius Sikora, August Voharčik, Emil Schnee und Franz Drögsler; den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen: Ernst Alscher, Josef Consevor, Felix Prochaska, Alois Röll, Karl Schönig, Alfred Fock und August Höberth Edlen von Schwarzthal sowie dem Assistenten der österreichischen Staatsbahnen: Rudolf Feldmann.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Maschinenmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Adolf Josef Böhm, Franz Herzig, Eduard Schreier und Rudolf Wildner; den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen: Leopold Daxböck, Josef Schanda und Karl Stöhler; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Franz Massäuer, Emmerich Rehacek, Georg Schmitt, Franz Schönig und Friedrich Zeilinger; den Oberkondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Karl Döber, Leopold Glashüttner, Anton Ruzicka-Bodo und Karl Schramm sowie dem Platzmeister der österreichischen Staatsbahnen Johann Winkler.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberheizern der österreichischen Staatsbahnen: Franz Kreuzberger und Ferdinand Schallaun; dem Verschubaufseher der österreichischen Staatsbahnen Ferdinand Hoch; den Blocksignaldienern der österreichischen Staatsbahnen: Karl Gruber und Josef Mühlbacher; den Kondukteuren der österreichischen Staatsbahnen: Wenzel Bruckner und Ludwig Hoffelner; dem Lokomotivheizer der österreichischen Staatsbahnen Karl Kollroß; dem Oberverschieber der österreichischen Staatsbahnen Heinrich Schuh; den Stationsaufsehern der österreichischen Staatsbahnen: Friedrich Fleischinger und Johann Přibyl sowie dem Verschieber der österreichischen Staatsbahnen Anton Bednař.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 13. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Staatsbahnrate Eduard Rauch sowie dem Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Anton Holubek.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Viktor Krch.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Franz Troltsch; dem Revidenten der

Digitized by Google

österreichischen Staatsbahnen Josef Peter sowie den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen: Adolf Riedl, Alois Gröger und Adolf Pietsch.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen: Albert Brauner und Josef Weselský; den Stationsmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Anton Dostal und Adolf Stoß sowie dem Oberkondukteur der österreichischen Staatsbahnen Karl Kulhánek.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Kondukteur der österreichischen Staatsbahnen Adolf Hübel; den Lokomotivheizern der österreichischen Staatsbahnen: Ignaz Scholz und Leo Valouch sowie dem Stationsaufseher der österreichischen Staatsbahnen Alois Müller.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 13. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem mit dem Titel eines kaiserlichen Rates ausgezeichneten Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Stephan Ritter von Zurowski.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen: Valerian Kulik, Stanislaus Polman, Ludwig Holzer, Ladislaus Mendocha und Ottokar Tuček.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Bahnkommissär der österreichischen Staatsbahnen Dr. Viktor Ritter von Požniak; dem Maschinenkommissär der österreichischen Staatsbahnen Abraham Wasserstrom; dem Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Karl Bayunk; dem Maschinenadjunkten der österreichischen Staatsbahnen Stephan Fleszar sowie den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen: Theophil Konieczny und Stanislaus Namysłowski.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Werkmeister der österreichischen Staatsbahnen Viktor Szostek; den Maschinenmeistern der österreichischen Staatsbahnen: Josef Neth und Josef Tokarz; dem Stationsmeister der österreichischen Staatsbahnen Polikarp Wojtowicz sowie den Platzmeistern der österreich. Staatsbahnen: Emanuel Leipert, Major Schreiner, Friedrich Spohn und Josef Suß.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Pumpenwärter der österreichischen Staatsbahnen Adalbert Mucha, dem Verschubaufseher der österreichischen Staatsbahnen Adalbert Kowalski; den Oberverschiebern der österreichischen Sttaasbahnen: Johann Bogusz und Marzell Lipiński sowie dem Ladescheinschreiber der österreichischen Staatsbahnen Wladimir Kurasiewicz.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 9. September d.J. den nachbenannten Bediensteten der k. k. privilegierten Südbahn-Gesellschaft in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem mit dem Titel eines kaiserlichen Rates ausgezeichneten Oberinspektor Karl Kaplan; dem mit dem Titel eines Oberinspektors bekleideten Inspektor Max von Formacher auf Lilienberg sowie den Inspektoren: Emil Süß, Ludwig Stumm, Franz Hörtlehner, August Krainz, Otto Beidl, Franz Wiltschke, Johann Maresch, Paul Stiasny und Johann Keifl.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Bahnsekretär Andreas Vrečko; den Oberrevidenten: Heinrich Suske, August Ludvik, Julius Glaser, Karl Gabriel, Franz Potočnik und Josef Schibret sowie den mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten: Johann Marksteiner, Georg Gratt und Gustav Motka.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten: Hubert Hlavca, Robert Kraut, Alois Rainer, Johann Lepej, Anton Hüttl, Rudolf Riediger, Franz Maierl, Jakob Jančar, Franz Riegler, Friedrich Klauscher, Robert Paradeiser, Hugo Willmann, Franz Schwab, Hugo Kofler und Friedrich Watzger sowie den Adjunkten Rudolf Markl, Alexander Hildmann, Alfons Buzj Edlen von Amorini und Alois Luzsa.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenmeister Thomas Zupanc; den Lokomotivführern: Johann Billwein, Wenzel Hronovsky, Ludwig Körner, Franz Ring, Karl Rucker, Anton Stanič, Wilhelm Ungar, Eduard Wejtruba und Matthias Weutz; den Magazinsmeistern: Philipp Felber, Franz Fiala und Franz Riha; den Oberkondukteuren: Johann Höpfl, Josef Kreiner, Hugo Pekarek und Johann Zehrer; den Platzmeistern: Josef Andrae, Franz Krajšek, Peter Marx, Michael Putz und Johann Weber sowie dem Kondukteur Josef Matela.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Kanzleigehilfen Hermann Allinger; den Lokomotivführeranwärtern: Jakob Geher, Rudolf Gstöttenbauer und Anton Soukup; dem Oberheizer Ignaz Schaller; dem Magazinsaufseher Josef Schmidt; den Kondukteuren: Anton Breschan, Anton Bretterklieber, Franz Bucher, Emil Koschatzky, Andreas Kürbisch und Josef Schreiber; den Lokomotivheizern: Johann Nieuzyla und Karl Pauschenwein; dem Oberverschieber Franz Hochleitner; dem Oberpartieführer Josef Körrer; dem Magazinsdiener Johann Petrovic sowie dem Verschieber Anton Virant.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 11. September d. J. den nachbenannten Bediensteten der k. k. privilegierten Südbahn-Gesellschaft in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem mit dem Titel eines Oberinspektors bekleideten Inspektor Johann Demmel; den Inspektoren: Artur Foltin, Heinrich Schutzbier und Adolf Wiedner.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberrevidenten: Viktor Sob und Vinzenz Amler sowie dem mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten Julius Reisp.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten: Marius Pertot und Ignaz Steiner sowie dem Adjunkten Eugen Soravia.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivführern: Heinrich Pelizon und Andrä Pfeifer; den Oberkondukteuren: Josef Schmitt und Raimund Skofitz sowie dem Platzmeister Anton Pallestrang.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Kondukteuren: Albin Pfliegel, Franz Proxauf, Alois Rauch, Friedrich Rottensteiner und Franz Schnaubelt sowie dem Lokomotivheizer Peter Brenn.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 11. September d. J. den nachbenannten Bediensteten der k. k. privilegierten Südbahn-Gesellschaft in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: den Inspektoren: Eduard Penkl und Emanuel Piwon.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenkommissär Alfred Sommerfeldt; den Revidenten: Johann Hillbrand und Franz Jäger; dem Bauadjunkten Josef Dvořak sowie dem Adjunkten Ottokar Kořižek.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivführern: Lambert Brichta und Johann Rabitsch; dem Magazinsmeister Johann Brunner sowie dem Oberkondukteur Leopold Altenedер.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Dienern: Ferdinand Egger, Josef Schwandtner und Benedikt Zwischenberger.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 9. September d. J. den nachbenannten Bediensteten der k. k. privilegierten Eisenbahn Wien-Aspang in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Inspektor Albin Bednář sowie dem mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberrevidenten Gustav Rendl von Hainzenberg.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Adjunkten Adolf Karbo.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomtivführern: Franz Löffler und Johann Wittmann sowie den Oberkondukteuren: Wenzel Hodek und Karl Scholl.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Kondukteur Anton Maria-

Digitized by Google

nek; den Heizern: Josef Bittner und Johann Siegl sowie dem Telegraphisten Gottfried Gaschnitz.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 12. September d. J. den nachbenannten Bediensteten der k. k. privilegierten Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Oberinspektor Franz Weitenweber sowie dem Inspektor Karl Dietrich.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Oberkontrollor Oswald Meixner.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Kontrolloren: Rudolf Baroch und Hugo Schneider sowie dem Adjunkten Josef Kraus.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivführern: Wilhelm Beck und Rudolf Rösler; dem Oberkondukteur Karl Mayer sowie den Kondukteuren: Albin Lausmann und Julius Mucker.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Kondukteur Josef Tausche; den Lokomotivheizern: Josef Hauser und Josef Kunte sowie dem Stationsmeisteranwärter Franz Zepnik.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 12. September d. J. den nachbenannten Bediensteten der ausschließend privilegierten Buschtěhrader Eisenbahn in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: den Inspektoren: Franz Fischer, Wenzel Kurz und Georg Tébenszky.

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Maschinenoberkommissär Hugo Sturm sowie dem Oberrevidenten Josef Hrdlička.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten: Rudolf Lippert und Viktorin Střízek.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Lokomotivführern: Johann Libich und Friedrich Kießweiter sowie den Oberkondukteuren: Franz Hemmer, Josef Jugl und Josef Sipek.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Kondukteuren: Alfred Diener und Anton Ledvina sowie den Lokomotivheizern: Josef Hoffmann sen. und Franz Pokorný.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 13. September d. J. den nachbenannten Bediensteten der k. k. privilegierten Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht:

Das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Oberinspektor Josef Klein sowie den mit dem Titel eines Inspektors bekleideten Oberkontrolloren: Eduard Woynar und Adolf Predikant.

Das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Ingenieur Josef Richter; dem Kontrollor Franz Schmeiser sowie den Adjunkten: Max Fingerhut und Friedrich Steiner.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivaufseher erster Klasse Johann Povetz; dem Oberlokomotivführer Fradz Schwiedernoch; dem Oberwagenmeister Karl Spandl; dem Kondukteur Bernard Kaupa sowie dem Kanzleimanipulanten erster Klasse Anton Hannak.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Lokomotivheizer erster Klasse Anton Brack; dem Revisionsschlosser Josef Horak; dem Weichenwärter zweiter Klasse Emanuel Lubojacky sowie dem Zugspacker Stephan Vlha.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 20. September d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung vor dem Feinde allergnädigst zu verleihen geruht:

Das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Oberrevidenten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Nikolaus Battestin.

Das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Bahnmeister der österreichischen Staatsbahnen Faustus Visintin sowie dem Bahnmeister der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Johann Bolle.

Das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Bahnrichter der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Isidor Mozetic.

KLUBNACHRICHTEN.

In der am 5. Oktober abgehaltenen Ausschußratsitzung wurde nach Erledigung des umfangreichen Einlaufes, der unter anderen auch die Genehmigung der neuen Satzungen durch die k. k. niederösterreichische Statthalterei enthielt, beschlossen, die Vorträge am 23. November zu beginnen. Die der Kriegsfürsorge gewidmeten Teenachmittage sollen Mitte Oktober aufgenommen werden. Über Vorschlag des Präsidenten wird beschlossen, auf die 8. Kriegsanleihe einen gegen die früheren Zeichnungen höheren Betrag zu zeichnen. Infolge Einrückung zweier Diener zum Militärdienst und der Schwierigkeit der Beschaffung eines Ersatzes mußten Aushilfskräfte aufgenommen werden, die den Dienst nur stundenweise versehen können. Hiedurch sind den Sekretariatskräften und dem Diener Schild wesentliche Mehrarbeiten erwachsen, weshalb beschlossen wurde, dem Klubsekretär Herrn kais. Rat Woitischek und dessen Gehilfin Fräulein Therese Fritzmann schriftlich Dank und Anerkennung auszusprechen und dem Diener eine Remuneration von K 60·— zuzuerkennen.

Über Antrag Dr. Leipen wird getrachtet werden, den Dienerposten, wenn möglich, mit einem Kriegsinvaliden zu besetzen.

Für das Mittwoch den 20. Oktober 1915, um 1/28 Uhr abends, im großen Konzerthaussaale stattfindende Sinfoniekonzert des Wiener Konzertvereines sind unsere 2 Abonnementsitze (Parterre 22. Reihe Nr. 8 und 9 rechts) à K 4·— im Klubsekretariate beziehbar.

Zeichnet die dritte Kriegsanleihe!

Die dritte Kriegsanleihe wird zur Zeichnung aufgelegt werden.

Zum dritten Male im Laufe des Krieges ergeht die Aufforderung, dem Staate die Mittel zu geben, die zur Erfüllung seiner großen Aufgabe notwendig sind.

Ruhmvolle Siegestaten des Heeres und der Flotte berechtigen uns, mit vollstem Vertrauen in die Zukunft zu blicken; aber auch die Beweise unserer wirtschaftlichen Stärke haben die Kraft eines Sieges. Es ist, als ob sich die Macht des Reiches unter dem Ansturm der Feinde gewaltig gehoben hätte. Dies und der große Erfolg der ersten Anleihen sowie die stetig fortschreitende Kapitalserneuerung, dann der patriotische Geist und das Pflichtbewußtsein des Volkes sind Gewähr für vollen Erfolg der dritten Kriegsanleihe.

Unsere Brüder im Felde weihen ihr Leben und Blut dem Vaterlande. Wer daheim geblieben ist, hat die Ehrenpflicht, bis zur äußersten Grenze von Können und Vermögen mit allen Kräften die Mittel für den Kampf zu sichern.

Wer dafür sorgt, sorgt mit Einsicht für sich; denn seine Sicherheit fußt auf der Stärke des Gemeinwesens. Die zielbewußte Gegenwart ist die Grundlage der Zukunft des Friedens. Am Erfolg ist jedermann, wer immer es sei und wie viel oder wie wenig er besitzen mag, unmittelbar und persönlich beteiligt.

Wer über Bargeld, Einlagen oder Bankguthaben verfügt, wer Werte besitzt, die in Geld umgewandelt werden können, für den ist es ein Gebot der vaterländischen Ehre, er hat die Pflicht, die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen, auf die das Vaterland, durch die Feinde in seinem Bestande bedroht, das Vorrecht hat. Alle Bürger, die durch Ansehen und Stellung Einfluß haben, müssen dafür in unentwegter Kleinarbeit durch Belehrung und Aufklärung in ihren Kreisen wirken.

Es ist keine schwere Pflicht, die der Staat hier von seinen Bürgern fordert, kein Opfer oder Gewinnentgang, nur die Bereitwilligkeit, die finanziellen Mittel dem Staate zur wirtschaftlichen Kriegsrüstung zu leihen, somit beizutragen zum endlichen siegreichen Abschlusse des Weltkrieges. Die finanzielle Kraft unseres Staates verbürgt den Zeichnern der Kriegsanleihe die Sicherheit ihres Kapitals und eine höchst vorteilhafte Verzinsung.

Mögen daher alle Kreise der Bevölkerung, Landwirtschaft und Industrie, Kapital und Handel, Private und Gesellschaften, alle ihre Mittel für den Dienst der großen Sache zur Verfügung stellen durch Zeichnungen auf die dritte Kriegsanleihe.

Wien, im Oktober 1915.

Der k. k. Statthalter:
Dr. Richard Freiherr von Bienerth m. p.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12930. Telephon 25111

Allgemeine Uniformierungsanstalt
BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 749

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

TROTZ DES KRIEGES
Bad Pöstyén offen!

1. Alle **BÄDER** und Kuranstalten 2. alle **HOTELS**, auch das prachtvolle Thermia Palace (mit den Bädern verbunden) stehen zur Verfügung. Pöstyéns naturheißer Schwefelschlamm heilt eben die am häufigsten vorkommenden Felddienstkrankheiten (Folgen von Verletzungen und Erkältungen, wie zum Beispiel Gelenksteifheit, Exsudate, Rheuma, Ischias, Gicht) mit größtem Erfolg. Normaler Bahnverkehr (von Wien 3 Stunden direkter Schnellzug). Prospekte Badedirektion Pöstyén (Pistyan).

Unsere Mitglieder erhalten die bisherigen bedeutenden Ermäßigungen. Näheres durch die Vereinsleitung.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von E. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16.

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 21. Wien, den 1. November 1915. XXXVIII. Jahrgang.

Stanford University Library

INHALT: Anzeige. — Berechnung der Militärdienstzeit im Kriege. — Kriegerfürsorgemaßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung. (Fortsetzung folgt.) — Vierzig Jahre Giselabahn und der Bau des zweiten Geleises Wörgl—Schwarzach-St. Veit. (Schluß.) — Verschiedenes: Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Verkehrsentwicklung der k. k. Staatsbahnen. Errichtung einer Personalküche im Bahnhofe in Teschen-Ks.-Od. Ablehnung der Südbahnsanierung durch das Wiener Oberlandesgericht. Eisenbahnbauten in Österreich Ende Juni 1915. Die Leistungen der deutschen Eisenbahnen während des Krieges. — Buchanzeigen: Österreichisches Kursbuch. Alois v. Negrelli. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Anzeige.

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsmaterial (Wolle, Tabak, Zigarettenhülsen) wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden. Keinerlei Eintrittsgebühr oder Zwang, etwas zu nehmen. Bedienung durch Angehörige von Klubmitgliedern. Eingeführte Gäste sind willkommen.

Dienstag den 23. November 1915, halb 7 Uhr abends, Eröffnung der Vortragssaison durch Universitätsprofessor Dr. Karl Přibram, über: „Krieg und Volkswirtschaft". Nach den Vorträgen zwanglose Zusammenkunft im Restaurant zum „Weingarti", VI. Getreidemarkt 5.

Berechnung der Militärdienstzeit im Kriege.

In reichsdeutschen Zeitungen ist in der letzten Zeit die Frage der Berechnung der Militärdienstzeit im Kriege erörtert worden. Auch in Österreich sind hierüber die verschiedensten Meinungen im Umlaufe, weshalb die Frage näher besprochen werden soll. Das Gesetz vom 27. Dezember 1875, betreffend die Militärversorgung der Personen des k. k. Heeres, der k. k. Kriegsmarine und der k. k. Landwehr bestimmt im § 10: Für jeden, in was immer für einer Dienstleistung mitgemachten Feldzug ist bei Bemessung der Pension zur Dienstzeit ein Jahr (Kriegsjahr) zuzuzählen, der Feldzug mag vom Anfange bis zum Ende oder nur teilweise mitgemacht worden sein. Zwei oder mehrere in einem Solarjahr mitgemachte Feldzüge vermehren die Dienstzeit nur um ein Jahr. Welche Epochen als Feldzüge beziehungsweise als Kriegsjahr zu gelten haben, sowie die Ausdehnung dieser Begünstigung auf die einzelnen Teile des k. k. Heeres und der Kriegsmarine wird von Fall zu Fall durch Allerhöchsten Armeebefehl angeordnet.

§ 11 bestimmt: Den in Kriegsgefangenschaft geratenen Personen des k. k. Heeres wird bei Bemessung der Pension nur jenes Jahr als Kriegsjahr in Anrechnung gebracht, in welchem die Gefangenschaft erfolgte; länger andauernde Kriegsgefangenschaft zählt als einfache Dienstzeit.

Im § 78 dieses Gesetzes wird angeordnet, daß die Bestimmungen der §§ 10 und 11 hinsichtlich Anrechnung der Kriegsjahre und der in Kriegsgefangenschaft zugebrachten Zeit auch für die Unteroffiziere und Soldaten Geltung haben.

In der Allerhöchsten Entschließung vom 27. Februar 1867 wurde unter anderem angeordnet, daß die für die Armee bestehenden Vorschriften über Anrechnung der Kriegsjahre auch auf alle Zivilbeamten und überhaupt Staatsdiener ausgedehnt werden, die einen Feldzug bei einer Truppe, Anstalt oder einem sonstigen Organe operierender Heeresteile mitmachen.

In Deutschland gelten ähnliche Bestimmungen.

Aus diesen Vorschriften geht hervor, daß bei länger als ein Jahr währenden Kriegen auch mehrere Kriegsjahre angerechnet werden können, was bei dem jetzigen Weltkriege Anwendung fände und daß die Anrechnung von Kriegsjahren auch bei Zivil- und Staatsdienern gilt, soferne sie unmittelbar am Kriege beteiligt waren.

Auf alle Bahnbediensteten, die demnach unmittelbar in besetztes Feindesland abberufen oder zur Dienstleistung im Bereiche des Kriegsgebietes herangezogen wurden, könnten ohne besonderen Zwang die Vorschriften angewandt werden. Insbesondere glauben wir, daß auch alle bei der Zentraltransportleitung sowie bei den Feldtransportleitungen eingeteilten Bediensteten Anspruch auf diese Begünstigungen hätten. Anders steht es mit den im Hinterlande befindlichen Staatsdienern.

Digitized by Google

Bei den bisherigen Kriegen ist wohl die Tätigkeit und die Bedeutung der einzelnen Staatsdiener nie so nachhaltig und einschneidend in die Erscheinung getreten, wie in diesem Weltkriege. Die Aushungerungsversuche der Feinde haben die Tätigkeit der politischen Behörden zum Beispiel auf dem Gebiete der Versorgung mit Lebensmitteln derart gesteigert, daß selbst bei der Friedensbesetzung dieser Ämter alle Kräfte angespannt werden müßten, um diesen Aufgaben gerecht zu werden. Um wie viel mehr muß dies aber jetzt der Fall sein, da so viele Bedienstete zum Militärdienste herangezogen wurden! In den Schulen, bei den Gerichten, bei der Post, kurz bei allen Staatsämtern hat sich die Arbeitsleistung des einzelnen zumindest verdoppelt, weil der Krieg die Arbeit vermehrt und die Arbeitskräfte vermindert hat.

Und nun erst bei den Eisenbahnen! Hier trat eine doppelte Verminderung der Arbeitskräfte ein; einmal durch die militärischen Einberufungen und dann durch die Absendung gerade der erfahrensten und erprobten Bediensteten in das besetzte Feindesland.

Die daheim gebliebenen Bediensteten haben aber keineswegs geringere Arbeit, sondern auf allen Zweigen und bei allen Bahnämtern bedeutend erhöhte Tätigkeit, da der Krieg ganz neue Arbeitsfelder schuf.

Wenn auch ursprünglich der Geist der genannten Bestimmungen der gewesen sein mag, den Kriegsteilnehmern für die überstandene Gefahr und die besonderen Strapazen des Krieges eine Entschädigung zu gewähren, so läßt es sich gewiß nicht leugnen, daß dies auch eine sehr gerechte und allgemein begrüßte Entschädigung für die besonderen Mehrleistungen aller Staatsbediensteten wäre. Ist doch durch die Mehrarbeit und insbesondere durch die zahlreichen Sorgen des Krieges, von denen keiner verschont blieb, die Nervenkraft jedes einzelnen mindestens doppelt in Anspruch genommen worden.

Die Vertreter aller Organisationen der Staatsbediensteten würden sich besondere Verdienste erwerben, wenn sie jetzt bereits über die erforderlichen Schritte berieten, die einen solchen Gnadenakt des Kaisers herbeiführen könnten. Daß alle Minister einer solchen Bitte wohlwollend gegenüber stünden, ist nicht zu bezweifeln und kann bei dem gerade während der Kriegszeit den Eisenbahnern gegenüber bewiesenen Wohlwollen seitens Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers wohl als sicher angenommen werden.

Dr. W. K.

Kriegerfürsorgemaßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.

Im Nachstehenden sollen Maßnahmen auseinandergesetzt werden, welche die österreichische Staatseisenbahnverwaltung zugunsten jener ihrer Bediensteten getroffen hat, die zur Kriegsdienstleistung eingerückt oder die im Kriege verletzt wurden oder erkrankt sind sowie für die Familien dieser und der im Kriege Gestorbenen, und zwar nur insofern sich diese Maßnahmen auf einen der zwei wichtigsten Zweige der sozialen Versicherung, das heißt auf die Kranken- und die Pensions-(Provisions-)Versicherung beziehen.

I. Krankenfürsorge.

A. Nach den bestehenden Dienstvorschriften der österreichischen Staatsbahnen bleiben nur diejenigen von den zur Kriegsdienstleistung eingerückten Bediensteten weiterhin im Dienstverbande der österreichischen Staatsbahnen, die zu den statusmäßig eingereihten (definitiven) Bediensteten gehören, wogegen bei den Hilfsbediensteten (Aushilfsbedienstete, Arbeiter) durch die Einrückung das Dienstverhältnis gelöst wird.

Da der Bestand des Dienstverhältnisses zur Staatseisenbahnverwaltung die hauptsächlichste Voraussetzung für die Mitgliedschaft bei der Betriebskrankenkasse der österreichischen Staatsbahnen bildet, so bringt es die erwähnte Regelung des Dienstverhältnisses der eingerückten Staatsbahnbediensteten mit sich, daß die definitiven Bediensteten Mitglieder der Krankenkasse verbleiben, die Hilfsbediensteten dagegen die Kassenmitgliedschaft verlieren.

Dieser Verlust der Kassenmitgliedschaft würde nun für die Hilfsbediensteten in zweifacher Richtung nachteilige Folgen nach sich ziehen.

Erstens würde der Verlust der Kassenmitgliedschaft, da diese die einzige Quelle der Krankenfürsorge für die Bediensteten und ihre Familien bildet, zugleich den Verlust aller sonstigen Vorteile der Krankenfürsorge bedeuten.

Zweitens wäre damit auch der Nachteil verbunden, daß der nach späterer Entlassung aus dem Militärdienste in den Eisenbahndienst und damit in die Krankenkasse eintretende Hilfsbedienstete als neu aufgenommenes Mitglied der Kasse angesehen werden müßte und als solches aller jener Kassenleistungen entbehren würde, deren Bestand oder Ausmaß durch eine gewisse Mindestdauer der Kassenmitgliedschaft bedingt ist.

Durch die im Nachstehenden aufgezählten Sonderverfügungen wurden nun die eben erwähnten nachteiligen Folgen der Lösung des Dienstverhältnisses bei den Hilfsbediensteten beseitigt, und zwar derart vollständig, daß derzeit die eingerückten Hilfsbediensteten und ihre Familien dieselben Vorteile genießen, als wenn ihre Mitgliedschaft bei der Kasse überhaupt nicht gelöst worden wäre.

Diese Verfügungen sind:

1. Fortgewährung freier bahnärztlicher Hilfe, des Medikamentenbezuges, der Entbindungs- und Beerdigungskostenbeiträge sowie der Geldunterstützungen aus den Mitteln der Krankenkasse (des Unterstützungsfonds der Krankenkasse) an Familienangehörige von eingerückten Hilfsbediensteten.

Die Krankenkasse der österreichischen Staatsbahnen gewährt ihren Mitgliedern nicht nur alle im Krankenver-

Digitized by Google

sicherungsgesetze, RGBl. Nr. 33 ex 1888, vorgesehenen Kassenleistungen, zumeist in einer das gesetzliche Mindestausmaß übersteigenden Höhe und Dauer, sondern auch verschiedene andere Vorteile, die im Gesetze überhaupt nicht vorgesehen sind. Hieher gehört insbesondere die freie bahnärztliche Behandlung der Familienangehörigen von Krankenkassemitgliedern sowie die Beistellung notwendiger Heilmittel an dieselben, und zwar beides ziemlich in demselben Ausmaße und für dieselbe Dauer, wie es für die Mitglieder selbst vorgesehen ist.

Ferner leistet die Krankenkasse auch aus Anlaß von Entbindungen der Ehegattinnen und bei dem Ableben von Ehegattinnen oder Kindern der Kassenmitglieder Entbindungs- und Beerdigungskostenbeiträge, die zwar die Höhe der gesetzlichen Wöchnerinnenunterstützungen bei Entbindungen von weiblichen Mitgliedern und der Beerdigungskostenbeiträge bei Ableben von Mitgliedern nicht erreichen, immerhin aber genug hoch sind, um für die Bezugsberechtigten eine Wohltat zu bedeuten.

Um diese Begünstigungen auch den Familien der eingerückten Hilfsbediensteten, die ja nach dem Gesagten die Kassenmitgliedschaft und sonach auch alle Ansprüche gegen die Krankenkasse für ihre Familien verloren haben, zu erhalten, hat das Eisenbahnministerium angeordnet, daß die erwähnten Leistungen auf Kosten der Krankenkasse, ohne Leistung der Kassenbeiträge, auch weiterhin gewährt werden.

Die Weiterbewilligung der ärztlichen Hilfe und des Heilmittelbezuges wurde schon im ersten Kriegsmonate, jene der Entbindungs- und Beerdigungskostenbeiträge im Monate Jänner 1915, beides aber mit Rückwirkung vom 1. August 1914 verfügt.

Die Krankenkasse der österreichischen Staatsbahnen besitzt auch einen besonderen Fonds, aus dem den Krankenkassemitgliedern in durch Krankheit hervorgerufenen Notfällen einmalige Geldzuwendungen bewilligt werden. Zu diesem Zwecke können unter bestimmten Vorsichtsmaßregeln budgetärer Natur auch die Mittel der Krankenkasse selbst herangezogen werden. Auch diese Wohltat wurde den eingerückten Hilfsbediensteten, obgleich sie — wie gesagt — nicht mehr Kassemitglieder sind, belassen bezw. — richtiger ausgedrückt — eingeräumt, was gleichzeitig mit der erwähnten Verfügung im Jänner 1915 gestattet worden ist.

2. Gewährung der bahnärztlichen Hilfe und des Heilmittelbezuges auf Kosten der Krankenkasse an eingerückte, in der Folge aber in häusliche Pflege entlassene Bedienstete.

Im Dezember 1914 wurde verfügt, daß den zur militärischen Dienstleistung eingerückten Hilfsbediensteten, die im Felde verwundet wurden oder erkrankt sind und von der Militärverwaltung mit Urlaub in häusliche Pflege entlassen wurden, bis auf weiteres die freie ärztliche Behandlung und der Heilmittelbezug zu Lasten der Krankenkasse auch nach dem Aufhören ihrer Kassenmitgliedschaft unter der Voraussetzung gewährt wird, daß ihr Aufenthaltsort in einem bahnärztlichen Bezirk gelegen ist und die ärztliche Behandlung durch die militärischen Sanitätsorgane entweder überhaupt nicht oder nur unter unverhältnismäßigen Schwierigkeiten erlangt werden könnte.

Dieselben Kassenleistungen sind in gleicher Weise und unter den gleichen Voraussetzungen selbstverständlich auch den statusmäßig eingereihten Bediensteten zu gewähren, die ungeachtet ihrer Einrückung Krankenkassemitglieder bleiben.

3. Einrechnung der Kriegsdienstzeit in die Krankenkasseteilnahmszeit.

Wie bereits angedeutet wurde, ist die Dauer der Kassenmitgliedschaft sowohl für den Bestand als auch für die Bezugsfrist verschiedener Leistungen der Krankenkasse der österreichischen Staatsbahnen von Bedeutung. So haben auf die oben erwähnten Familien-, Entbindungs- und Beerdigungskostenbeiträge nur Mitglieder mit wenigstens vierwöchiger Kassenmitgliedschaft Anspruch. Viel wichtiger ist jedoch die Bezugsdauer des Krankengeldes, die beträgt: *a*) bei einer Mitgliedschaft von weniger als zwei Jahren — 20 Wochen; *b*) bei einer zwei- bis fünfjährigen Mitgliedschaft — 40 Wochen, und *c*) bei einer längeren als fünfjährigen Mitgliedschaft — 52 Wochen. Diese Fristen sind auch für die Dauer des Anspruches auf freie ärztliche Behandlung und die Heilmittelverabfolgung maßgebend.

Unter diesen Umständen erscheint es begreiflich, daß den eingerückten Hilfsbediensteten eine ziemlich große Wohltat durch eine, ebenfalls mit Rückwirkung vom 1. August 1914, erlassene Verfügung des Eisenbahnministeriums im Februar 1915 erwiesen wurde, wonach ihnen für den Fall ihrer Wiederaufnahme in den Dienst der österreichischen Staatsbahnen sowohl die vor dem Einrücken zum Militärdienste vollstreckte Krankenkasseteilnahmszeit als auch die im Militärdienste zurückgelegte Zeit als fortlaufende Teilnahmszeit an der Krankenkasse angerechnet werden soll.

(Fortsetzung folgt.)

Vierzig Jahre Giselabahn und der Bau des zweiten Geleises Wörgl—Schwarzach-St. Veit.

(Schluß zu Nr. 20)

An diese Gedenkworte anschließend, möge eine kurze Beschreibung der für das zweite Geleise nötigen, äußerst schwierigen Bauten Platz finden.

Die schwierige Aufgabe, welche da gestellt war, wurde auf verblüffend einfache Weise gelöst, indem das neue Geleise auf längere Strecken, teils in Tunnels, teils sozusagen in ein höheres Stockwerk verlegt wurde.

An zwei Stellen, zwischen Taxenbach und Eschenau, sowie in einer längeren Teilstrecke vor Schwarzach verläßt die neue Bahn die alte Strecke, um in sanfter Steigung höhere Lage und bessere Entwicklungsmöglichkeiten zu suchen und sich dann wieder langsam zur alten Linie zu senken. Mit dem Aus-

Digitized by Google

baue wurden auch alle Bahnhofsanlagen bedeutend erweitert. Wörgl und Saalfelden erhielten neue, großzügig angelegte Heizhausanlagen, von denen besonders ersteres durch seine Größe auffällt und einen würdigen Schlußstein des Ganzen bildet.

Die bemerkenswertesten Kunstbauten sind in der Richtung Wörgl—Salzburg allergrößtenteils auf der linken Fahrtseite zu beobachten. Den ersten sehenswerten Bauten begegnet man beim Verlassen des Wörgler Bodens, wo die Brixentaler-Ache die Klamm verläßt und massige Aufmauerungen des Bahnkörpers sowie Uferschutzbauten ausgeführt wurden. In dem nun folgenden Tunnel wurde wie in allen übrigen durch Erweiterung der eiförmigen Umgrenzung nach unten Raum für das zweite Geleise geschaffen. Nach einer mächtigen Brücke über die Ache folgt ein besonders schwieriges Stück, wo sowohl für die Straße als auch die Geleise durch mächtige Beton- und Steinmauern Raum geschaffen werden mußte. Hinter der Station Hopfgarten, die eine sehr günstige Straßenunterführung erhielt, beginnt die Bahn schon stark anzusteigen und mußte dem Steilhang abgerungen werden, was eine lange Flucht riesigen Stützmauerwerks und umfangreiche Entwässerungsanlagen erforderte.

Die Bahn tritt nun in das Tal der Windau mit seiner hart an der Reibungsgrenze liegenden großen Schleife, die einen der schwierigsten Teile des Neubaues bildete. Einen besonders schönen Abschluß bildet die neue Brücke mit dem schlanken Gitterwerk auf Pfeilern und Dammanschüttungen von riesiger Größe. Der nun folgende besonders steile Anstieg, der zuerst eine großartige Entwässerungsanlage sowie einen bedeutenden Aufwand an Stützmauerwerk erforderte, stellt jedenfalls das mühsamste und undankbarste Stück der Strecke dar. Die Bahn erreicht nun durch einen kleinen Tunnel das Hochtal, das über Westendorf und Kirchberg zum Schwarzsee hinzieht und senkt sich dann wieder über die bekannte Schleife und mehrere große Brücken nach Kitzbühel.

Die nun folgende Strecke Kitzbühel—Saalfelden steht als der technisch leichter durchführbare Teil schon über ein Jahr im Betrieb. Die Bahn senkt sich weiter nach St. Johann in Tirol, wendet sich dem Laufe der Pillersee-Ache zu, die sie in einer langen S-Schlinge mit mächtigen Uferschutzbauten überschreitet, und erklimmt nun auf wechselnd günstigem Boden die Geländestufen von Fieberbrunn und Hochfilzen. Hinter Fieberbrunn folgt eines der Glanzstücke der Strecke, die in ihren schlanken Formen vollendet schöne Moosbachüberbrückung, unter der sich in schwindelnder Tiefe die neue Pillerseestraße nach Weidring hinschlängelt. Sie bildet eine Vereinigung von Steinpfeilerbahn, deren Stützen sich tief in den Steilhang senken, und einer langen Eisenbrücke, von einem turmhohen, schlanken steinernen Pfeiler getragen; in der graziösen Durchbildung und dem doch kraftvollem Gesamtbild befriedigt diese Anlage das Kunstgefühl auf das Höchste.

Bald folgen nun rechts prächtige Ausblicke auf das Kitzbüheler-Horn und den Stock des Wilden Kaisers, welche dem lieblichen Tal einen großartigen Abschluß gibt, während links auf einen Augenblick die Pyramiden der Loferer Steinberge auftauchen. Später, nach der Haltestelle Pfaffenschwend, erscheinen die wilden Abstürze des Birnhorns. Nach dem Scheitelbahnhof Hochfilzen senkt sich die Bahn wieder, um dann beim Eintritt in den schluchtenartigen Oberlauf des Tales stark zu fallen, womit die Schwierigkeiten der Anlagen aufs neue beginnen und sich bedeutend steigern. Darüber dräuen in schwindelnder Höhe die wildzerklüfteten Abstürze und Gebilde des Steinernen Meeres.

Der Hang, den die Strecke hier nimmt, ist mit mächtigen Felsblöcken durchsetzt, so daß für die neue Fahrbahn zu beiden Seiten der Bahn durch lange Zeilen von mächtigem Mauerwerk in Beton und Stein Raum geschaffen werden mußte, auf denen der Zug in raschen Schlingen zu Tale eilt. Dasselbe Bild wiederholt sich in erhöhtem Maße von Leogang abwärts, bis zur sanften Mündung in das weite Talbecken von Saalfelden.

Die Strecke von dort bis Taxenbach führt durch offenes Talgelände und ist landschaftlich besonders bemerkenswert durch den bei klarem Wetter so herrlichen Ausblick auf die Eisgipfel des Hohen Tenn, Kitzsteinhorns mit dem Schmiedingerferner.

Eine technische Aufgabe ersten Ranges bildete auch die Durchfahrt durch Zell am See, wo es galt, die Fahrbahn neben den Wegen am See und den Häusern durchzuzwängen.

Auf der nun folgenden ebenen Strecke über das Seebecken zum Flußlauf der Salzach, ist der Blick auf das Kitzstein-Horn noch schöner. Die Bahn eilt nun der Salzach entlang auf sanftem Talgrunde über mehrere große Brücken dahin, um erst bei der Verengung bei Taxenbach wieder auf neue Schwierigkeiten zu stoßen, welche auf kilometerlangen Strecken die Verlegung der Reichsstraße und schwierige Sprengungen und Stützmauern notwendig machten. Hinter Taxenbach gestaltet sich nun das Tal schluchtartig und die Strecke verläuft in zahllosen Krümmungen an hohen Felsen und Stützmauern auf schmalem Bande der brausenden Salzach entlang. Hier beginnt nun das eigentliche Wunder der Strecke — die Doppelführung. Die neue Linie steigt sanft an, durchquert in einem langen Tunnel einen Bergvorsprung, den die alte Linie von außen umfährt, vereinigt sich wieder mit ihr und erreicht durch einen gemeinsamen Tunnel die Haltestelle Rauris-Kitzloch. Der steile Hang ist bewehrt mit einer Betonmauer von riesiger Mächtigkeit.

Nun beginnt der Anstieg in den ersten Stock, mittels einer sanft ansteigenden Rampe, um nach Durchfahrung dreier Tunnels und über Brücken in einer Höhe von etwa 20 *m* die alte Strecke zu überfahren und nach sanftem Gefälle in der Haltestelle Eschenau sich wieder mit ihr zu vereinigen. Die nun folgenden Teilstrecken bis weit über Lend hinaus sind ebenso geartet: kilometerlange Fluchten von Stützmauern in allen Ausmessungen, schwierige Verlegungen der Straße, um für Bahn, Straße und Seitenwege Raum zu gewinnen. Eine kleine Erweiterung des Tales wird nun zu einer neuen Überhöhung der Strecke benutzt, die auf langem Anstiege ebenfalls durch mehrere Tunnels und Brücken günstigere Entwicklungsmöglichkeiten gewinnt, sich neuerdings zum großen Tunnel kurz vor Schwarzach senkt, der gemeinsam durchfahren wird, und zum Schlusse auf einer langen Stützmauer auf der Flußseite der Salzach in Schwarzach-St. Veit in die bereits seit Jahren bestehende Doppelbahn Salzburg—Wien zu münden. Was der Bau des zweiten Geleises für den Verkehr bedeutet, wird durch den nächsten Friedensfahrplan auch dem Nichtfachmann sinnfällig werden.

VERSCHIEDENES.

Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Der Verein, der auch im neuen Vereinsjahre die Erträgnisse seiner musikalischen Veranstaltungen der Kriegswohltätigkeit widmet, hält Samstag den 13. November d. J., 8 Uhr abends im großen Konzerthaussaale unter Leitung seines Chormeisters Karl Führich die diesjährige Gründungsfeier zugunsten des „Schwarzgelben Kreuzes“ ab. Es wirken mit: die Konzertpianistin Frl. Auguste Ruda, ferner die Vereinsmitglieder Leopold Föderl (Geigenkünstler) und Theodor Weiser (Vortragsmeister). Zur Aufführung gelangen Chorwerke von Schubert, Wohlgemuth, Reissiger, Engelsberg, Weinzierl, Othegraven, Kistler und Schachner. Karten ab 9. November d. J. an der Konzertkassa des Konzert-

Digitized by Google

hauses, woselbst bis 30. Oktober Vormerkungen für Stammsitzinhaber entgegengenommen werden und bei Kehlendorfer, I. Krugerstraße 3.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 5. Oktober d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht: das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Bande des Militärverdienstkreuzes: dem Baurate im Eisenbahnministerium Karl Schäffer; das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: dem mit dem Titel und Charakter eines Oberinspektors bekleideten Inspektor der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Guido Czermak, den Inspektoren der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Hans Siegmund, Stanislaus Gutkowski und Ludwig Malinowski sowie dem Baurate im Eisenbahnministerium Adolf Kreysa.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 5. Oktober d. J. in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr allergnädigst zu verleihen geruht: das Offizierskreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Bande des Militärverdienstkreuzes: dem mit dem Titel eines Oberbaurates bekleideten Oberstaatsbahnrate Eduard Lury; das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: den Oberstaatsbahnräten Alfred Saller und Emil Eizinger, dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Franz Stamper, den Staatsbahnräten Wilhelm Sperro, Adolf Müller und Salomon Allerhand, den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen Bernhard Hatzel, Emil Kropf, Karl Langer und Karl Hofmann sowie dem Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Edmund Dvořak, ferner dem Oberinspektor der k. k. priv. Südbahngesellschaft Karl Smekal; das goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberrevidenten der österreichischen Staatsbahnen Emmerich Angerer, Anton Bělohlávek, Franz Taborsky von Hirschenfeld, Thaddäus Ritter von Dobrzyński, Anton Wierzejski, Thaddäus Janik, Friedrich Krumpholz, Josef Plank, Eduard Danzer, Friedr. Lichtenberger und Franz Nikel, dem mit dem Titel eines Bahnoberkommissärs bekleideten Bahnkommissär der österreichischen Staatsbahnen Dr. Josef Tuttnauer sowie dem mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Georg Iro, ferner den Oberrevidenten der k. k. priv. Südbahngesellschaft Hans von Cerva, Emil Kugler und Hans Teltschik sowie dem mit dem Titel eines Oberrevidenten bekleideten Revidenten der k. k. priv. Südbahngesellschaft Edmund Bayer; das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen Josef Machauf, Oskar Lochmann, Franz Jürgensen, Rudolf Golla, Theodor Kupetz, Alfred Geosich, Edwin Tenta, Stanislaus Błoch, Wilhelm Hruschka, Julian Kluba und Gustav Streitz: den Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen Siegfried Wurzel, Otto Scharf, Siegmund Walaszkiewicz, Josef Tokarz und Wladislaus Pauli sowie dem Assisten der österreichischen Staatsbahnen Zdzislaus Turek, ferner den Adjunkten der k. k. priveligierten Kaschau-Oderberger Eisenbahn Karl Palme, Wilhelm Eibenstein und Anton Rabel; das silberne Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Werkmeister der österreichischen Staatsbahnen Anton Kupka, den Kanzleiexpedienten der österreichischen Staatsbahnen Hugo Bund, Karl Korzen und Josef Kuliński, den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen Franz Fasciszewski, Leopold Gretz, Ladislaus Kaliniak und Ludwig Winnicki, dem Werkführer der österreichischen Staatsbahnen Vinzenz Karmański sowie dem Platzmeister der österreichischen Staatsbahnen Johann Dzus; das silberne Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Aushilfsgebäudemeister der österreichischen Staatsbahnen Marian Gawiak, dem Oberwerkmann der österreichischen Staatsbahnen Josef Proniuk, dem Kanzleidiener der österreichischen Staatsbahnen Josef Trzyna sowie dem Lokomotivheizer der österreichischen Staatsbahnen Theodor Lesiuk.

Durch Bekanntgabe der neuerlichen Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der silbernen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Franz Guth, Kontrollor, Rudolf Nitsch, Adjunkt.

Durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung und Verleihung der bronzenen Militärverdienstmedaille am Bande des Militärverdienstkreuzes: Herbert Diessl, Beamtenaspirant, Franz Grund, Kontrollor, Franz Guth, Kontrollor, Vinzenz Harnisch, Kontrollor, Karl Leonhard, Adjunkt (Besitzer der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Kl.), Wilhelm Ruschka, Kontrollor, Josef Ruth, Ingenieur, Franz Winhart, Oberingenieur.

Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Kl.: Josef Rotsch, Kanzlist (Besitzer der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Kl.).

Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Kl.: Franz Haudek, Beamtenaspirant, Adolf Hebeda, Assistent, Josef Kraus, Oberbauarbeiter, Josef Rotsch, Kanzlist (Besitzer der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Kl.).

Durch Verleihung der bronzenen Tapferkeitsmedaille: Alfred Nitsch, provisorischer Stationsaufseher.

Durch Verleihung der deutschen Kriegerverdienstmedaille: Rudolf Grimm, Packer (Besitzer der goldenen Tapferkeitsmedaille), Josef Zienert, Kanzlist.

Durch Verleihung des Ehrenzeichens II. Kl. vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration: Leopold Schneider, MUDr., Chefarzt.

Durch Verleihung der silbernen Ehrenmedaille vom Roten Kreuze: Josef Ritter, Kontrollor, Josef Prager, Werkstättenarbeiter.

Verkehrsentwicklung der k. k. Staatsbahnen. Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen sind erfreulicherweise in ununterbrochenem Ansteigen begriffen; im September 1914 aus naheliegenden Gründen noch minder befriedigend, erreichten sie im Oktober und November vorigen Jahres — wenn von dem Verkehr der im Kriegsgebiete

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

gelegenen galizischen Bahnlinien abgesehen wird — schon mehr als 80 v. H. (82·6 bezw. 83·2 v. H.) der Einnahmen der gleichen Monate des vorhergehenden Jahres, und stiegen im Dezember 1914 auf 95·8 v. H. In den ersten fünf Monaten des Jahres 1915 erreichten die Einnahmen — die galizischen Linien immer unberücksichtigt — bereits durchschnittlich nahezu die volle Höhe der Einnahmen des Jahres 1914, wobei der Monat März mit 106·5 v. H. an erster Stelle steht. Bis einschließlich Mai 1915 liegen endgültige Ziffern vor. Auch die nur vorläufig ermittelten Ziffern der Monate Juni, Juli und August 1915 sind sehr befriedigend. Besonders günstig gestalteten sich die Einnahmen des August, die sich selbst bei beiderseitiger Einrechnung des galizischen Verkehres den in Friedenszeiten erzielten Durchschnittsergebnissen dieses Monats nähern. Die Verkehrsentwicklung der österreichischen Staatsbahnen läßt daher einen Rückschluß auf die günstige Lage des gesamten Wirtschaftslebens vollauf gerechtfertigt erscheinen.

Errichtung einer Personalküche im Bahnhofe in Teschen - Ks. - Od. Die Betriebsdirektion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat, um ihren Bediensteten die infolge der seit Kriegsausbruch ununterbrochen gestiegenen Preise für die nötigen Lebensmittel erschwerte Lebenshaltung weniger fühlbar zu machen und insbesondere den Familienangehörigen der zum Kriegsdienste eingerückten Bediensteten das Durchhalten der schweren Kriegszeit zu erleichtern, im Juni dieses Jahres in der Station Teschen eine Personalküche errichtet.

Anfangs wurde in dieser Küche nur Brot, Suppe sowie schwarzer und weißer Kaffee verabfolgt. Nachdem jedoch die neue Einrichtung unter dem Personal Anklang gefunden hatte, wurde sie weiter ausgestaltet, so daß die Angestellten dermalen bereits daselbst für sich und ihre Angehörigen ein vollständiges Mittagessen gegen billiges Entgelt erhalten.

Der Tarif für sämtliche Speisen und Getränke ist folgender: Einfache Suppe 8 h, Rindsuppe 10 h, schwarzer Kaffee 8 h, Milchkaffee 12 h, Sodawasser 2 h, Sodawasser mit Himbeer, Zitrone oder Äpfel 8 h, eine Portion Gemüse 12 h, eine Portion Kartoffel 4 h, $^1/_8$ *kg* Brot 6 h, eine Portion Rindfleisch ($^1/_8$ *kg* Rohgewicht) 40 h, eine Portion Beuschelsuppe 12 h. Ein Mittagessen, bestehend aus Rindsuppe, Rindfleisch mit Gemüse und Kartoffel 66 h.

Da sich diese versuchsweise eingeleitete Maßnahme sehr bewährt hat, ist nun die Errichtung einer zweiten Personalküche, und zwar auf der ungarischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Zsolna im Zuge. Die Kosten des Raumes, der Beheizung und der Beleuchtung sowie der Löhne des hiebei verwendeten Personales trägt die Verwaltung.

Ablehnung der Südbahnsanierung durch das Wiener Oberlandesgericht. Das Wiener Oberlandesgericht hat dem Rekurse des deutschen Schutzkomitees der Prioritäre sowie einzelner österreichischer Prioritätenbesitzer gegen den Bescheid des Handelsgerichtes, durch welchen die Genehmigung des von uns in Nr. 19 ausführlich besprochenen Sanierungsübereinkommens für den Dienst der Prioritäten und Aktien seitens der Kuratelbehörde ausgesprochen worden war, stattgegeben. Es wird jedoch in Aussicht gestellt, daß die Genehmigung erteilt werden kann, wenn eine Reihe wichtiger Punkte, die im Urteile ausgeführt sind, einer Abänderung unterworfen wird. Die Südbahn wird den Rekurs an den Obersten Gerichtshof ergreifen. Die Genehmigung dieses Übereinkommens könnte möglicherweise, jedoch unter Vorbehalt der neuerlichen Prüfung, für den Fall in Aussicht gestellt werden, das gegenüber dem jetzigen folgende Veränderungen enthält: *a*) Zahlungen in Gold an die Besitzer der 3%igen Prioritätsobligationen müssen deutlich zugesichert sein; *b*) die dinglichen Rechte und Rechtstitel der Prioritäre an den ungarischen Südbahnlinien müssen gewahrt sein; *c*) den Aktionären der Südbahngesellschaft darf keine Geschäftsprämie zugesichert werden; *d*) die Vorrangseinräumung auf den Eisenbahnbucheinlagen zugunsten der Besitzer der 5%igen Prioritätsobligationen hat zu entfallen; *e*) die Einteilung der 3%igen Prioritätsobligationen in die Kategorie A und B hat samt den damit verbundenen Pfandrechtsverschiebungen zu entfallen; *f*) die Veränderungen in den Tilgungsplänen der 3%igen Prioritätsobligationen haben zu entfallen oder sich den jetzigen Tilgungsplänen derart anzupassen, daß keine Kategorie derselben gegenüber der anderen benachteiligt werde. Wir werden selbstverständlich die Angelegenheit weiter verfolgen.

Eisenbahnbauten in Österreich Ende Juni 1915. Ende Juni 1915 waren im Bau: 118·3 *km* Hauptbahnen, hievon 22·2 *km* Neubauten und 61·5 *km* Lokal- und Kleinbahnen, zusammen also 179·8 *km*. Die Neubaulinie ist die Strecke Knin—Pridubić—Landesgrenze, die übrigen Hauptbahnerweiterungsbauten betreffen die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Salzburg—Wörgl. Auf den Lokalbahnen Ruprechtshofen—Gresten und Marienberg—Braunsberg, der Zahnradbahn Sprudelstraße—Dreikreuzberg in Karlsbad und der Seilschwebebahn Zambana—Fai sind die Bauarbeiten gegenwärtig eingestellt.

Die Leistungen der deutschen Eisenbahnen während des Krieges. Vom großen Hauptquartier wurden durch das W. T. B. über die großartigen Leistungen der Eisenbahnen folgende Einzelheiten bekanntgegeben.

Um einen Überblick über die Vorbereitungen für die Tätigkeit der Eisenbahnen im Kriege zu gewinnen, bedenke man, wie es in den kritischen Tagen Anfang August 1914 in Deutschland aussah: Es war Ferien- und Reisezeit. Die großen Truppenübungsplätze in jedem Korpsbezirk waren mit Truppen voll belegt. Der Güterverkehr stand auf gewohnter Höhe. Bis zuletzt glaubte alles an die Erhaltung des Friedens; auch sonst hätten Kriegsvorbereitungen der Eisenbahnen aus politischen Gründen unterbleiben müssen.

Am 2. August wurde der Krieg erklärt. Alles, was unterwegs war, eilte zur Bahn, um die Heimat vor dem Einsetzen der großen Militärtransportbewegungen zu erreichen. Angehörige suchten ihre Söhne und Brüder auf, ihnen vor dem Ausrücken ins Feld noch Lebewehl zu sagen. Die nach den Übungsplätzen ausgerückten Truppen wurden schleunigst in ihre Garnisonen zurückbefördert.

Die Bereitstellung unserer Armeen mußte zum Teil im industriereichen westlichen Grenzgebiete erfolgen. Tausende langer Militärzüge sollten dorthin fahren. Die Bahnhöfe mußten bis dahin von den großen Mengen beladener und unbeladener Güterwagen geräumt sein, um einer unentwirrbaren Verstopfung im Aufmarschgebiet vorzubeugen. Gleichzeitig setzten andere große Transportbewegungen ein, die unser Vaterland in allen Richtungen durchzogen. Lange Züge mit leeren Wagen und Reihen zusammengekoppelter Lokomotiven fuhren dorthin, wo nach sorgfältiger Berechnung beim Beginne des Aufmarsches Wagen- oder Lokomotivmangel eintreten mußte.

Dann die eigentlichen Mobilmachungstransporte. Die Beförderung von Millionen von Reservisten und Landwehrmännern zu ihren Gestellungsorten; daneben die Zufuhr von Gerät und Material für die Truppen und die Armierung der Festungen. Aus den Gegenden Deutschlands, wo unsere Pferdezucht blüht, rollten die Züge nach feststehendem Plan an alle die Orte, wo zur Aufstellung der Feldformationen gegenüber dem Friedensbestande bedeutend mehr Pferde gebraucht wurden. Aus viehreichen Gegenden gingen lange

Digitized by Google

Züge mit Schlachtvieh zu den Armeekonservenfabriken. — Schließlich sei noch der gewaltigen Bewegung gedacht, welche die Kohlen aus den großen Bergwerksrevieren den Häfen der Marine vom ersten Tage ab ohne Unterbrechung zuführt.

Wenige Stunden nach dem Ausspruch der Mobilmachung gingen die ersten Züge an unsere Grenzen, um sie gegen feindlichen Einfall zu schützen. Von Tag zu Tag schwoll diese Aufmarschbewegung an, bis zu dem Zeitpunkt, wo unsere Armeen vormarschbereit an den Grenzen standen und unzählige Magazine hinter ihrer Front bis tief nach Deutschland hinein planmäßig mit Vorräten an Verpflegung, Munition usw. gefüllt waren. Ein Durcheinander gewaltiger Bewegungen auf den deutschen Schienenwegen! Zug um Zug unter Berücksichtigung der jeweiligen, mit den Jahreszeiten sich verschiebenden Verhältnisse, im Frieden festgelegt und nach Ausspruch der Mobilmachung pünktlich durchgeführt. Das war in großen Zügen die Friedensarbeit der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes in Berlin und ihrer Organe, der Linienkommandanturen. Daß diese Arbeit ein enges Zusammengehen mit vielen anderen Behörden, namentlich den Eisenbahnverwaltungen, zur Vorbedingung hat, liegt auf der Hand.

Die Schulung der Militäreisenbahn hat sich aber auch während des Krieges belohnt gemacht. Wie die Truppenführer die Marschkolonnen auf den Straßen je nach den eintreffenden Nachrichten vom Feinde auf neue Marschziele leiten, so werden die auf den Schienenwegen laufenden Heeresverbände unter Berücksichtigung der besonderen Eigenarten der Eisenbahnen je nach der operativen Lage in andere Richtungen gebracht. Die Geschicklichkeit der beteiligten Offiziere und Beamten in der Führung der „Eisenbahnmarschkolonnen“ hat zu den herrlichsten Erfolgen im Osten und Westen wesentlich beigetragen, ihren schönsten Lohn aber in den letzten Siegen in Galizien geerntet. Die Vorbedingung für diese Beweglichkeit und Wendigkeit der „Eisenbahnmarschkolonnen“ ist ein gut entwickeltes Bahnnetz.

Das führt uns zur letzten großen Friedensaufgabe der Eisenbahnabteilung des Generalstabes, der Überwachung des Bahnausbaues. Die Schwierigkeit dieser Aufgabe lag darin, daß die Wege des deutschen Handels oft andere gewesen sind, als die Wege zu unseren Feinden im Westen und Osten. Weit vorausschauend mußten die für die militärischen Bedürfnisse und die für die Entwicklung von Handel, Industrie und Landwirtschaft erforderlichen Bahnbauten festgestellt und die Dringlichkeit gegenseitig sorgsam abgewogen werden. Auch die Berücksichtigung der militärischen Interessen bei kleineren Ausbauten mußte überwacht werden.

Als der Aufmarsch unserer Armeen an den Grenzen vollzogen war und der Vormarsch begann, begab sich der Chef der Eisenbahnabteilung mit seinem Stabe als „Chef des Feldeisenbahnwesens“ ins Feld. Mit dem Tage der Mobilmachung ist die Stellung der Militäreisenbahnbehörden gegenüber den deutschen Eisenbahnverwaltungen völlig geändert. Sämtliche Eisenbahnen Deutschlands befinden sich seitdem im Kriegsbetriebe, das heißt die Bahnverwaltungen sind bezüglich der Einrichtung, Fortführung, Einstellung und Wiederaufnahme des Bahnbetriebes den Anordnungen des Chefs des Feldeisenbahnwesens unterworfen.

Zu dem heimischen Bahnnetze trat bald Bahngebiet in eroberten Landesteilen hinzu. Unsere Truppen sind im schnellen Ansturm weit in das Innere des feindlichen Landes vorgedrungen, aber die Gegner haben auf allen Kriegsschauplätzen noch Zeit gefunden, beim Rückzuge die meisten größeren Brücken zu sprengen und viele Tunnels zu sperren. Die Schienenwege müssen den vorwärts dringenden Armeen dicht auf den Fersen bleiben, wenn anders deren Vormarsch nicht gehemmt werden soll. Dies bedingt schnellste Wiederherstellung und Inbetriebnahme der feindlichen Bahnen. Für diese Aufgaben waren nach Ausbruch der Mobilmachung zunächst zwei Militäreisenbahndirektionen aufgestellt, die den Eisenbahnbetrieb in dem eroberten Gebiete so einrichten sollten, wie etwa die Eisenbahndirektionen in der Heimat.

Die eine der beiden Militäreisenbahndirektionen (Militäreisenbahndirektion I) wartete in Aachen auf den Zeitpunkt, wo sie nach Belgien vorgehen könnte. Die mit den Truppen in vorderster Reihe vorgehenden Offiziere der Eisenbahnregimenter erkundeten die Bahnzerstörungen an den völlig verlassenen Eisenbahnlinien, zunächst bis in die Gegend Hasselt—Löwen—Namur—Marloie. Abgesehen von vielen kleineren Störungen, aufgerissenen Gleisen, umgeworfenen Maschinen usw. fand man 13 Brücken gesprengt und einen Tunnel, durch mehrere, mit Volldampf ineinandergefahrene Lokomotiven gesperrt. Die Telegraphen- und Fernsprechleitungen waren heruntergerissen, die hiezu gehörigen Anlagen auf den Bahnhöfen unbrauchbar gemacht. Außerdem befanden sich die Gleisanlagen in Belgien zum größten Teil in einem recht vernachlässigten Zustande. Die Schienen waren schadhaft und in schlechter Lage. Häufig brachen die Weichen unter der Last unserer Lokomotiven. Da mußten die Eisenbahntruppen ans Werk. Sie haben fast übermenschlich gearbeitet, um den vordringenden Armeen die Nachführung von Munition und Verpflegung zu sichern. Oft mußten lange Militärzüge in dichter Folge über die Bahnen geleitet werden, nachdem notdürftig ein Gleis freigemacht und auf den Bahnhöfen Unteroffiziere mit einigen Leuten den Betrieb übernommen hatten. Noch hatte zum Beispiel keine deutsche Maschine Lüttich nach Westen hin überschritten, als schon der erste Zug mit deutschen Truppen, die den bei Brüssel Kämpfenden Unterstützung bringen und bis Löwen vorfahren sollten, in den Bahnhof einlief. Die vorliegende Strecke war gerade eben eingleisig in Ordnung gebracht, Betriebspersonal fehlte ganz, die Telephon- oder Telegraphenverbindungen zwischen den Stationen waren noch nicht wieder hergestellt. Trotzdem fuhr Zug um Zug auf Löwen vor, die entleerten Züge kehrten auf demselben Wege zurück. Obwohl aus den Häusern auf die Züge geschossen und fortgesetzt feige Anschläge gegen die Bahnen von einer sinnlos verhetzten Bevölkerung ausgeführt wurden, kam die Truppe doch rechtzeitig an den Feind und konnte zum entscheidenden Siege noch beitragen.

Schritt für Schritt ging es mit der Wiederherstellung und Inbetriebnahme der Bahnen vorwärts. Am 1. September zog die Militäreisenbahndirektion in Brüssel ein, Ende Oktober rückte sie nach Lille vor. An ihre Stelle traten in Lüttich und Brüssel neugebildete Linienkommandanturen.

Südlich der Militäreisenbahndirektion I wurde die Militäreisenbahndirektion II am 20. August in Ulflingen eingesetzt, am 25. August nach Libramont und am 4. September nach Sedan vorgeschoben. Ihr folgte bis Luxemburg eine neuformierte Linienkommandantur. Die Gebiete der beiden Militäreisenbahndirektionen wurden mit der Zeit so umfangreich, daß zwischen beiden noch eine dritte (Militäreisenbahndirektion III) mit dem Sitz in Charleroi eingeschoben werden mußte.

Im Osten ist für das eroberte Gebiet Russisch-Polens eine Linienkommandantur in Lodz eingesetzt.

Alle diese Behörden sind militärisch organisiert. Der Eisenbahnbetrieb ist militärisch und wird in den Gebietsteilen dicht hinter der Front durch Eisenbahntruppen, weiter rückwärts durch Personal, das von den deutschen Eisenbahnverwaltungen abgegeben ist, geführt.

Die Bautätigkeit der Eisenbahntruppen erstreckte sich in den ersten Monaten des Krieges vorzugsweise auf

Digitized by Google

die Wiederherstellung zerstörter Eisenbahnkunstbauten, um überhaupt mit Hilfe feldmäßiger Mittel schnell Bahnverbindungen für die Zwecke der Armeen zu schaffen. In den folgenden Kriegsmonaten galt es, diese Bahnverbindungen zu größtmöglicher Leistungsfähigkeit auszubauen. Neue Vollbahnen wurden gelegt, wo die vorhandenen im militärischen Interesse der Ergänzung bedurften, oder wo unsere Bahnen in das eroberte Land hinein keine Fortsetzung hatten.

Bei den ungünstigen Geländeverhältnissen und dem schlechten Zustande der durch den nassen Winter aufgeweichten Wege war man im vordersten Teil des Operationsgebietes zur Anlage eines vielmaschigen Netzes von Kleinbahnen, von Feld- und Förderbahnen gezwungen, um Munition und Verpflegung bis dicht an die Stellungen unserer Truppen vorzuführen.

An Stelle der Notbrücken mußten im Laufe der Zeit zur Erhöhung der Betriebsleistung und Betriebssicherheit ständige Brücken treten. Die Durchführung dieser Bauten geschah vorn im Operationsgebiet durch die Eisenbahntruppen, in weiter rückwärts gelegenen Etappengebiet durch deutsche Privatfirmen. Im Laufe des Krieges sind bisher 104 größere Brücken gebaut, 8 Tunnels wiederhergestellt und 14 größere Vollbahnen dem Betrieb übergeben. Etwa 160 Bahnhöfe sind hinsichtlich ihrer Gleisentwicklung, ihrer Aus- und Einlademöglichkeiten ausgebaut, zahlreiche Überholungsgleise für die langen Militärzüge und eine Reihe von Verbindungskurven zwischen wichtigen Bahnlinien gelegt.

Die nachstehende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die Entwicklung des Militärbetriebes in den von uns besetzten feindlichen Gebieten; hiebei sind die russischen an Ost- und Westpreußen östlich der Weichsel angrenzenden Bahnen unberücksichtigt geblieben.

Betriebsergebnisse im eroberten Bahngebiet für Monat April 1915

I. Streckenlängen Ende April.

	Ein-geleisig	Zwei-geleisig	Zu-sammen	
a) im Militärbetrieb	3000	4100	7100	*km*
b) verpachtet	450	150	600	„
c) nicht benutzt	550	20	570	„
d) nicht wiederhergestellt . . .	90	20	110	„
e) im Bau	400	15	415	„
zusammen . . .	4490	4305	8795	*km*

II. Betriebsverwaltung.

a) Betriebsämter	75
b) Maschinenämter	25
c) Werkstättenämter	10
d) Besetzte Stationen	1200
e) Betriebswerkstätten	70
f) Gasanstalten	5
g) Elektrische Kraftanlagen	350

III. Wohlfahrtseinrichtungen.

a) Entseuchungsanstalten	20
b) Badeanstalten	130
c) Kriegsverpflegungsanstalten	35
d) Verband- und Erfrischungsstellen vom Roten Kreuz	30
e) Übernachtungsanstalten für Eisenbahnpersonal . .	135
f) Eisenbahnerheime	5

IV. Leistungen der Fahrzeuge.

Geleistete Wagenachskilometer	170.500.000
Geleistete Zugkilometer	3,000.000

Bei der Bewertung der Betriebsergebnisse muß in Rechnung gestellt werden, daß seit Übernahme der Bahnen in ihrem oben geschilderten Zustande noch kein Jahr vergangen und der öffentliche Personen- und Güterverkehr noch im Entstehen begriffen ist. Die Einnahmen würden sicher schon jetzt größeren Anforderungen des öffentlichen Verkehrs entsprechen können. Diesen von Monat zu Monat in festere Bahnen zu bringen, ist Aufgabe der Militärgeneraldirektion in Brüssel, die ebenfalls dem Chef des Feldeisenbahnwesens untersteht.

BUCHANZEIGEN.

Österreichisches Kursbuch. Die soeben erschienene neue Sonderausgabe (Mitte Oktober 1915) enthält nun wieder die Fahrpläne der ungarischen, bosnisch-herzegowinischen und galizischen Eisenbahnen sowie der im österreichischen Betriebe stehenden Linien in Polen. Dadurch ist sie ganz besonders wertvoll, umsomehr, als seit längerem eine so umfangreiche Ausgabe nicht geboten werden konnte.

Zu haben in allen Buchhandlungen, Tabak-Trafiken, Zeitungsverschleißen usw. oder vom Verlage der Waldheim-Eberle A. G. in Wien, VII. Andreasgasse 17, gegen Voreinsendung von 2 K (einschließlich portofreier Zusendung).

Alois v. Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Von Alfred Birk. I. Band, Wien und Leipzig. Wilhelm Braunmüller 1915. Preis K 7.20.

In bewegten Tagen erscheint ein Buch über einen Österreicher, dem nicht nur das eigene Land, sondern die ganze Welt viel zu verdanken hat. Unser ganzes Sinnen ist von den großen Kriegsereignissen eingenommen. Dennoch vermag dieses Buch, das sich mit vergangenen Zeiten beschäftigt, zu fesseln. Denn auch ihm fehlt nicht ein großer historischer Hintergrund. Zur Zeit Negrellis spielten sich geschichtliche Ereignisse politischer und wirtschaftlicher Natur ab, die die Geister der damals Lebenden im selben Maße beherrschten wie die jetzigen unser Denken und Fühlen.

Den Anlaß, der zur Schaffung des Buches führte, schildert Birk im Vorworte des Buches mit folgenden Worten: „Geschichtliche Studien über Handel und Verkehr führten mich vor mehreren Jahren zu einer Wertschätzung Negrellis, eines Ingenieurs, der an der Wiege der österreichischen Eisenbahnschöpfungen gestanden und dessen Name und Wirken beinahe vergessen waren.“

Der erste Band des Werkes schildert nun das Schicksal und den Werdegang Negrellis in drei großen Abschnitten: 1. In der Heimat 1799 bis 1832. 2. In der Schweiz 1832 bis 1840. 3. In Österreich 1840 bis 1848. Der zweite Band des Werkes, der noch nicht erschienen ist, wird das Wirken Negrellis in Italien, wo Österreich große Kulturarbeit getan hat sowie eine aktenmäßige Darstellung der Vorgeschichte des Suezkanals, die Lesseps zu seinen Gunsten entstellt hat und die in dieser Fälschung fortbesteht, enthalten. Selbstverständlich hat Birk bei seinem umfassenden Wissen und seiner Betätigung auf vielen technischen Gebieten es verstanden, die Probleme der Zeiten, in denen Negrelli lebte, dem Leser auf Grund reicher geschichtlicher Belege u. a. auch auf Grund von bisher nicht veröffentlichten Briefen aus jener Zeit anschaulich zu machen. Mit nicht zu verkennender Liebe behandelt hiebei der Verfasser die Entwicklung des Verkehrswesens, besonders des Eisenbahnwesens und berührt auch folgende Gegenstände: Straßenbau in Österreich, Kettenbrücken, Eisendrahtbrücken, Eisenbahnpolitik in der Schweiz, Eignung der Gebirgsländer für den Ban von Eisenbahnen, Staatsbahnbetrieb usw. Daß allen diesen Angelegenheiten eingehende Beachtung geschenkt wird, geht schon daraus

Digitized by Google

hervor, daß über Negrellis Gesichtskreis und Veranlagung folgende Schilderung gegeben wird: „Nach dem Tode seiner ersten Frau hatte Negrelli mit unglaublicher Arbeitskraft in eine Tätigkeit sich gestürzt, die ihn voll und ganz in Anspruch nahm; keine wichtige Tagesfrage auf verkehrstechnischem Gebiete entging seinem Scharfblicke; weit über das Konstruktive hinaus erhob sich sein schöpferisches Wirken, dem die Grenzen seines Vaterlandes kein Halt setzen, und wenn damals die Entwicklung des Eisenbahnwesens in einigen Ländern Europas teilweise unter österreichischem Einflusse erfolgte — man denke an die Schweiz, an Württemberg — so war dies vielfach zum großen Teile Negrellis Verdienst."

Der erste Teil des Werkes ist somit eine ebenso lehrreiche wie genußbringende Arbeit. Dem zweiten Teile sehen wir schon mit Rücksicht auf die Darstellung des Anteiles Negrellis am Suezkanal mit Spannung entgegen.

Dr. W.

KLUBNACHRICHTEN.

Begünstigungen.

Zusammenstellung der Begünstigungen für Theater usw. sowie Zeitungen in der Saison 1915/16.

A. Theater:

Hofburgtheater. 2 Stammsitze 4. Galerie, 4. Reihe Nr. 197, 199 à K 1·80 und je 30 h Vormerkgebühr für ungerade Tage. Bestellung 4 Tage vor der Vorstellung im Klubsekretariate. Bezahlung daselbst.

Hofoperntheater. 2 Stammsitze 4. Galerie, 5. Reihe Nr. 150, 152 à K 2·50 und je 30 h Vormerkgebühr für ungerade Tage. Bestellung 4 Tage vor der Vorstellung im Klubsekretariate. Bezahlung daselbst.

Volksoper. Abonnementskarten Logen à K 15·40 und K 10·40, Sitze von K 3·60 bis K 1·50 im Klubsekretariate beziehbar und zahlbar; Gültigkeitsdauer für die ganze Spielzeit. Austausch gegen die Originalkarten an der Tageskassa.

Theater an der Wien, Raimund-Theater, Volksbühne, Residenzbühne*). 50% Ermäßigung. Logen und Sitze werden am Tage der Vorstellung durch den Klub telephonisch bestellt, Gebühr wird im Klub bezahlt. Die erhaltene Anweisung wird an der Abendkassa gegen die Originalkarten umgetauscht.

Bürgertheater, Johann Strauß-Theater, Theater in der Josefstadt, Neues Wiener Stadttheater. Anweisungen auf um 50% ermäßigte Logen und Sitze für bestimmte Tage. Behebung an der Tageskassa am Tage der Vorstellung.

Carl-Theater, Intimes Theater. Anweisungen auf um 50% ermäßigte Logen und Sitze für beliebige Anzahl und Tage; Behebung der Sitzkarten an der Tageskassa.

Neue Wiener Bühne. 25% Ermäßigungsanweisungen für beliebige Tage. Behebung an der Tageskassa.

B. Konzerte:

Mittwoch-Symphonie-Konzerte des Wiener Konzertvereines am 10. und 24. November, 15. Dezember 1915, 19. Jänner, 16. Februar, 8. uud 29. März 1916. Zwei Abonnementssitze Parterre rechts, 22. Reihe Nr. 8 und 9 zu K 4·— gegen Vormerkung im Klubsekretariate zu beheben.

Wiener Tonkünstler-Orchester. Permanenzkarten für je 4 Personen zu den Konzerten an Mittwochnachmittagen in Hopfners Parkhotel „Schönbrunn" in Hietzing. Ermäßigter Eintrittspreis 80 h pro Person.

*) Bei Gastspielen keine Ermäßigung.

C. Varités:

Apollotheater. 50% Ermäßigung. Bestellung wie bei Theater a. d. Wien*).

Hölle, Budapester Orpheum. Anweisungen auf 50% ermäßigte Sitzplätze für beliebige Wochentage im Klubsekretariate.

Reichshallen-Varité. Ermäßigung 50%, sonst wie oben, jedoch auch an Samstagen ungültig.

Zirkus Busch-Varité, Schumann-Varité. Nach Wiederaufnahme der Spielzeit Ermäßigungsanweisungen.

D. Kino:

Kärntner-Kino. Ermäßigte Eintrittskarten (statt K 1·— um 60 h).

Kino Schäffer-Haushofer. Ermäßigte Eintrittskarten (K 1·— und 30 h statt K 1·50 und 60 h).

Elite-Kino, Schönburg-Kino, Kosmos-Kino, Schottenring-Kino. Anweisungen (nur an Wochentagen gültig) auf 2 und mehrere Plätze mit 25 bis 50% Ermäßigung.

Kaiser-Kino. Nachlaßkarten 10 und 20 h pro Sitz.

Maxims Bio und Imperial-Kino liegen 5 Permanenzkarten auf 50% Nachlaß auf. (Die entliehene Karte muß binnen 8 Tagen im Klub rückgestellt werden.)

Kaiser-Panorama. Anweisungen auf ermäßigte Eintrittsgebühr von 30 h (Kinder 20 h).

E. Tageszeitungen:

Neues Wiener Tagblatt monatlich K 3·15, vierteljährlich K 9·—, halbjährlich K 18·—.

Neue freie Presse monatlich K 3·60, vierteljährlich K 10·80, halbjährlich K 21·60, beide Journale mit täglich zweimaliger Zustellung ins Haus. Bestellung und Bezahlung spätestens 3 Tage vor Ablauf des bestehenden, bzw. vor Beginn eines neuen Abonnements im Klubsekretariate.

Die Zeit monatlich K 2·90, vierteljährlich K 8·—, Abonnement direkt bei der Administration.

Neue Begünstigung†).

Die Administration des **„Fremdenblatt"** gewährt unseren Klubmitgliedern eine Ermäßigung des Abonnements von 15%, jedoch nur in dem Falle, wenn sich mindestens 50 Abonnenten durch unser Klubsekretariat anmelden. Mit Rücksicht auf die Bedeutung dieses Blattes wäre behufs Erlangung dieser Begünstigung rege Beteiligung der Klubmitglieder erwünscht.

†) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuelle, auf die Begünstigungen bezüglichen Wünsche und Reklamationen dem Klubsekretariate brieflich bekanntzugeben.

Zeichnet die dritte Kriegsanleihe!

Die dritte Kriegsanleihe wird zur Zeichnung aufgelegt werden.

Zum dritten Male im Laufe des Krieges ergeht die Aufforderung, dem Staate die Mittel zu geben, die zur Erfüllung seiner großen Aufgabe notwendig sind.

Ruhmvolle Siegestaten des Heeres und der Flotte berechtigen uns, mit vollstem Vertrauen in die Zukunft zu blicken; aber auch die Beweise unserer wirtschaftlichen Stärke haben die Kraft eines Sieges.

Unsere Brüder im Felde weihen ihr Leben und Blut dem Vaterlande. Wer daheim geblieben ist, hat die Ehrenpflicht, bis zur äußersten Grenze von Können und Vermögen mit allen Kräften die Mittel für den Kampf zu sichern.

Wer dafür sorgt, sorgt mit Einsicht für sich. Am Erfolg ist jedermann, wer immer es sei und wie viel oder wie wenig er besitzen mag, unmittelbar und persönlich beteiligt.

Es ist keine schwere Pflicht, die der Staat hier von seinen Bürgern fordert, kein Opfer oder Gewinnentgang, nur die Bereitwilligkeit, die finanziellen Mittel dem Staate zur wirtschaftlichen Kriegsrüstung zu leihen, somit beizutragen zum endlichen siegreichen Abschlusse des Weltkrieges. Die finanzielle Kraft unseres Staates verbürgt den Zeichnern der Kriegsanleihe die Sicherheit ihres Kapitals und eine höchst vorteilhafte Verzinsung.

Mögen daher alle Kreise der Bevölkerung alle ihre Mittel für den Dienst der großen Sache zur Verfügung stellen durch Zeichnungen auf die dritte Kriegsanleihe.

Wien, im Oktober 1915.

Der k. k. Statthalter:

Dr. Richard Freiherr von Bienerth m. p.

Schnelldreh-Revolverstahl No 5% Marke: 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ Eigene Wintersportanlagen. ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom ¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 23111

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minensünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hillecher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 22. Wien, den 15. November 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Kriegerfürsorgemaßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung. (Schluß folgt.) — 50 Jahre Wiener Straßenbahn. (Schluß folgt.) — Verschiedenes: Personalnachrichten. Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen. Personalküchen der Staatsbahnen. Gesundheitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter. Neuartige Hilfsbahnen für die Beförderung von Baumaterialien. — Buchanzeigen: Wärmeverteilung im Innern verschiedener Alpentunnels. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Anzeigen.

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsmaterial (Wolle, Tabak, Zigarettenhülsen) wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden. Keinerlei Eintrittsgebühr oder Zwang, etwas zu nehmen. Bedienung durch Angehörige von Klubmitgliedern.

* * *

Dienstag den 23. November l. J., halb 7 Uhr abends, im Vortragssaale des Klub Beginn der Vorträge durch Herrn Universitätsdozenten Dr. Karl Přibram, über: „Die wirtschaftlichen Aufgaben Österreichs nach dem Kriege". Eingeführte Gäste willkommen.

Vor diesem Vortrage findet die Verteilung der Diplome und silbernen Ehrenzeichen an jene Klubmitglieder statt, welche dem Klub durch 25 Jahre ununterbrochen angehören. Es sind dies die Herren: Hofrat Alois Albrecht in Wien, Oberbaurat Franz Florian in Wien, Hofrat Rudolf Grimus R. v. Grimburg in Wien, Oberkontrollor Emil Gulz in Wien, Regierungsrat Johann Herrdegen in Wien, Oberst Josef Kuderna in Mödling, Inspektor Gustav Matzak in Wien, Oberbaurat Vinzenz Roller in Wien, kaiserl. Rat Franz Strack in Innsbruck, Oberstaatsbahnrat Ing. Rudolf v. Ziffer in Wien.

Nach den Vorträgen zwanglose Zusammenkunft im Restaurant „Zum Weingartl", VI. Getreidemarkt 5, in gesondertem Zimmer.

Kriegerfürsorgemaßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.

(Fortsetzung zu Nr. 21.)

B. Fürsorge für die Ausheilung der kriegsverletzten und kriegskranken Eisenbahner.

Eine überaus wichtige Aufgabe hat sich das Eisenbahnministerium gestellt, indem es darangeschritten ist, für die Ausheilung der im Kriege verletzten und erkrankten Eisenbahner zu sorgen.

Zu diesem Zwecke sind folgende Vorkehrungen getroffen:

1. Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner.

Die Schaffung dieses Genesungsheimes wurde durch einen an alle Eisenbahner Österreichs gerichteten warmen, zu aller Herzen dringenden Aufruf des Eisenbahnministers Dr. Zdenko Freiherrn von Forster vom 21. Jänner 1915 eingeleitet.

Als Ziel bezeichnet dieser Aufruf „die Wiederverwendung aller kriegsverletzten Eisenbahner einschließlich der Arbeiter, die bis zum Kriegsausbruche dem Dienstverbande der österreichischen Staatsbahnen angehört haben".

Weiter heißt es in diesem Aufrufe: „Die Fürsorgetätigkeit wird mit der Aufnahme der kriegsverletzten Eisenbahner in ein unter ärztlicher Aufsicht stehendes Genesungsheim beginnen, sich auf die Anschaffung, Instandhaltung und Erneuerung künstlicher Gliedmaßen, auf die Schulung der Verletzten im Gebrauche dieser und der unversehrt gebliebenen Gliedmaßen und Organe, auf die orthopädische und physikalische Nachbehandlung, weiters auf die fachliche Ausbildung für eine neue Verwendung erstrecken und

Digitized by Google

mit der Zuweisung einer Beschäftigung im Eisenbahndienste abschließen, die der Art und dem Grade der wiedererlangten Arbeitskraft entspricht."

Der Aufruf kennzeichnete auch den Weg, auf dem die Verwirklichung dieses Zieles finanziell durchführbar wäre. Die daheimgebliebenen Berufsgenossen sollen die erforderlichen Mittel durch freiwillige Gehaltsrücklässe aufbringen.

Die Bediensteten haben dieser Aufforderung mit der größten Opferwilligkeit Folge geleistet, ein jeder trug sein Scherflein bei. Beträge, die sonst ins einzelne zersplittert worden wären, wurden hier mit dem Ziele der Fürsorge für Standesgenossen vereint. Bald war durch solche Widmungen der Grundstein gelegt und die ersten Schritte zur Schaffung des Werkes getan. Auch größere Firmen, die mit der Staatseisenbahnverwaltung in geschäftlicher Verbindung stehen sowie einige Privatbahnverwaltungen spendeten ansehnliche Beträge.

In der Nähe Wiens, auf den Vorhöhen des Kahlenberges, in freier und gesunder Lage, war schon nach einem Monate nach Hinausgabe des Aufrufes ein geräumiges Landhaus, ein schmucker Doppelbau, angemietet, ausgestattet und seiner Bestimmung als Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner zugeführt. Dieses Genesungsheim, welches 71 Belegplätze umfaßt, ist auf die Verwirklichung seiner zwei Grundziele eingerichtet, die im erwähnten Aufrufe angedeutet wurden, nämlich des medizinisch-therapeutischen und des pädagogischen.

Zu den Einrichtungen der ersten Art gehören ein ärztliches Ambulatorium, Entseuchungsräume, Badezimmer, verschiedene medikomechanische Geräte und die Werkstätte zur Anfertigung von künstlichen Gliedmaßen.

Als Einrichtungen für pädagogische Zwecke stellen sich die einzelnen Kurse dar, die im Heime für die Schulung der Pfleglinge bestehen, samt den hiezu erforderlichen Unterrichtsbehelfen, die teils in den Zimmern, teils in dem an das Haus anschließenden Garten untergebracht sind.

Von den zu therapeutischen Zwecken dienenden Einrichtungen ist insbesondere die erwähnte Gliederersatzwerkstätte beachtenswert, weil die dort angefertigten Ersatzglieder sowohl in bezug auf den Stoff, aus dem sie hergestellt werden, als auch in bezug auf ihren Bau ganz eigenartig sind (Blechprothesen), und weil bei ihrer Herstellung auch die handwerksmäßig vorgebildeten Pfleglinge des Heimes Mithilfe leisten.

Die Kurse, in denen den Pfleglingen durch erprobte Lehrkräfte Unterricht in den verschiedenen Zweigen des Eisenbahndienstes zuteil wird, erfüllen nicht nur den Zweck einer wirksamen Unterstützung des Heilverfahrens durch Neubelebung der geschwächten Muskelkraft und durch günstige Beeinflussung des Gemütszustandes, sie bilden auch den Weg zur langsamen Überleitung der Pfleglinge ins Erwerbsleben, in das sie alle nach Entlassung aus der Anstaltspflege unmittelbar zurückkehren, die einen ohne Änderung ihrer früheren Verwendung, die anderen nach einer ihrer Leistungsfähigkeit entsprechenden Umschulung.

Der Unterricht erstreckt sich auf die Schulung im Verkehrs- und kommerziellen Dienste, auf die Unterweisung im Maschinschreiben und Stenographieren, schließlich, bei den im Hochschulstudium begriffenen Söhnen von Eisenbahnern, auch auf die Vorbereitung zu den Staatsprüfungen. Besondere Vorsorgen für Einarmige sind durch Einrichtung einer Einarmigenschule, in der auch Linkshänder im Schreiben ausgebildet werden, getroffen. Minderbegabte genießen Anfangsunterricht.

In dem an das Haus anschließenden Garten ist eine vollständige Eisenbahnstation mit Vorsignal, Einfahrtssignal, einer Weiche, einem Glockenschlagwerk und Blockhaus angelegt; überdies ist die Rückwand eines Schlußwagens und die Vorderansicht einer Lokomotive zur Einübung der Signale an Fahrzeugen aufgestellt.

Dieser Stationsanlage entspricht im Hause eine gleichfalls vollständig eingerichtete Verkehrskanzlei, in der die Pfleglinge am Stationsblock und an den Telegraphengeräten arbeiten.

Die ärztliche Leitung ist dem Primarius des Rudolfinerhauses Dozenten Dr. Otto von Fritsch übertragen, dem Dr. Karl Weinmann, Sekundararzt des Rudolfinerhauses zur Seite steht.

Den Pflegedienst besorgen Damen aus Familien von Eisenbahnbeamten, an deren Spitze als Oberin die Frau des Ministers, Baronin Forster, steht.

Den Unterricht leitet und überwacht Sektionschef a. D. Bartl.

Die Verwaltung besorgen einige Beamte des Eisenbahnministeriums.

Bis Ende Oktober 1915 haben im Genesungsheime ungefähr 160 Pfleglinge Aufnahme gefunden, von denen 80 bereits wieder in den Eisenbahndienst eingereiht werden konnten.

Zur Ausfindigmachung der in den Militäranstalten untergebrachten kriegsverletzten Eisenbahner wurde ein amtliches Ermittlungsverfahren eingeleitet, für dessen Erfolg die Unterstützung der Kriegsverwaltung und der unten behandelte Füsorgedienst von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Für das Bekanntwerden des Eisenbahner-Genesungsheimes und seiner Zwecke wird auch durch bildergeschmückte Ankündigungen, die in den Bahnhöfen und Eisenbahnwagen ausgehängt werden, gesorgt. Die Presse hat durch Veröffentlichung von Beschreibungen des Heimes die Aufmerksamkeit der Angehörigen von Eisenbahnern darauf gelenkt, daß der derzeitige Aufenthalt von im Kriege verwundeten Eisenbahnbediensteten den vorgesetzten Dienstesstellen des Verletzten bekanntgegeben werden möge.

Die bisherigen Erfolge geben die volle Gewähr für die Erreichung des Fürsorgezweckes, und der Eisenbahnminister konnte in einem an alle Eisenbahner gerichteten Aufrufe vom 29. Juni l. J. mit voller Befriedigung auf das bisher Erreichte verweisen und seinem Danke für die Hilfsbereitschaft der Eisenbahner die Worte beifügen:

Digitized by Google

„Im Streben nach nutzbringender Verwertung der empfangenen Gaben hat das Eisenbahnministerium den Wunsch, den Opfermut der Eisenbahner und die Freigiebigkeit aller Förderer ihnen durch Freude an dem Geschaffenen zu vergelten.

Und die Freude ist allen gewiß, die das Genesungsheim kriegsverletzter Eisenbahner besuchen.

Denn sie finden dort nicht von seelischer Not gebeugte Opfer des Krieges, sondern beherzte Männer von ruhiger, ja heiterer Gesinnungsart, die ihre Erholung nicht allein aus Luft und Sonne, sondern aus sorgenlösender Arbeit und Beschäftigung schöpfen und der Stunde harren, da sie — körperlich und seelisch gesundet — wieder ins Erwerbsleben zurückkehren."

2. Bäder und Lungenheilstätten.

Durch das Genesungsheim wird nur für die chirurgischen und orthopädischen Fälle vorgesorgt. Sonstige im Kriege entstandene Leiden, Rheumatismus, Herz- und Lungenleiden usw. werden bei Krankenkassemitgliedern (auch bei ehemaligen) auf Kosten der Krankenkasse, bei allen übrigen Bediensteten aus den Mitteln der erwähnten Sammlungen in den Bädern Pistyan, Welchow, Teplitz-Schönau, Poděbrad, Bohdaneč, Tauschim, Marienbad bei Salzburg, Lußnitz bei Villach, St. Stefano bei Triest, Bad Hall, Karlsbad, Luhatschowitz usw. sowie in den Lungenheilstätten Alland in Niederösterreich, Hörgas in Steiermark, Grafenhof bei Salzburg, Pokau-Spiegelberg bei Aussig in Böhmen und jetzt auch Holosko in Galizien der Heilbehandlung unterzogen. Die Verpflegskosten betragen in diesen Bädern bezw. Heilstätten in der Regel derzeit K 6 für niedere Bedienstete und K 8 für Beamte für Tag. und Kopf.

Die erwähnte Heranziehung der Krankenkasse zur Gewährung von Badekuren auch an ehemalige Krankenkassemitglieder, das heißt an solche Hilfsbedienstete, die — wie bereits oben erwähnt — infolge der Einberufung zu den Waffen gemäß den Personalvorschriften der österreichischen Staatsbahnen aus dem Dienste der Staatseisenbahnverwaltung und somit auch aus der Betriebskrankenkasse der Staatseisenbahnbediensteten geschieden sind und die diese Mitgliedschaft wegen vorläufig noch nicht erfolgter Wiederaufnahme in die Dienste der Staatseisenbahnverwaltung noch nicht wieder erworben haben, gründet sich auf die kaiserliche Verordnung vom 29. November 1914, RG. Bl. Nr. 330. Durch diese Verordnung sind nämlich die öffentlich-rechtlichen Versicherungsanstalten für die Dauer der durch den Krieg hervorgerufenen außerordentlichen Verhältnisse ermächtigt worden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde angemessene Beträge zur Durchführung und Förderung aller jener Maßnahmen zu verwenden, welche die infolge des Krieges und dessen Folgeerscheinungen herbeigeführten Gefahren für die Gesundheit und die Erwerbsfähigkeit der Versicherten abwehren können.

Während sich die Heilbehandlung in dem erwähnten Genesungsheime sowohl auf bereits entlassene als auch auf solche kriegsverletzte Bedienstete erstreckt, die sich noch im Militärverbande befinden, bezieht sich die Unterbringung der Kriegskranken in den Bädern und Lungenheilstätten nur auf bereits aus dem Heeresdienste entlassene Bedienstete.

Die Erlässe des Eisenbahnministeriums, die sich auf die Gewährung von Badekuren beziehen, stammen, soferne es sich um Badekuren für der Krankenkasse als Mitglieder angehörige Bedienstete handelt, aus dem März 1915, und soferne sie die Badekuren von Nichtmitgliedern der Krankenkasse (Beamte) betreffen, aus dem Mai 1915.

Durch den ersten Erlaß wird verfügt, „daß bei der Gewährung von Badekuren in Kurorten in erster Linie solche zum Militärdienste eingerückt gewesene Krankenkassemitglieder und Hilfsbedienstete zu berücksichtigen sind, die sich die in dem Bade oder in der Heilanstalt zu behebende Krankheit während der Ausübung des Heeresdienstes zugezogen haben und sodann aus dem Militärverbande, wenn auch nur zeitlich, entlassen worden sind. Der Umstand, daß diese Bediensteten den Eisenbahndienst noch nicht angetreten haben, ist hiebei belanglos. Maßgebend ist vielmehr nur, daß derartige Kranke durch die Entsendung in das Bad oder in die Heilstätte dienstfähig gemacht werden können, und daß sie, soferne sie zu den Hilfsbediensteten gehören, nach der Ausheilung den Eisenbahndienst wieder antreten wollen.

Unter den übrigen (in der Krankenkasse verbliebenen) Bediensteten, die eine solche Kurbegünstigung anstreben, gebührt wieder denjenigen der Vorzug, deren Erkrankung mit der Ausübung des durch den Krieg erschwerten Eisenbahndienstes in ursächlichem Zusammenhange steht."

Der wichtigste Teil des zweiten Erlasses lautet:

„Um auch den der Krankenkasse als Mitglieder nicht angehörenden h. o. Beamten, die sich in Ausübung des Militärdienstes oder des durch den Krieg erschwerten Eisenbahndienstes eine Verletzung oder Krankheit zugezogen haben, eine kostenfreie Heilbehandlung in den Bädern und Lungenheilstätten angedeihen zu lassen, hat das Eisenbahnministerium mit den Bädern Lußnitz, Teplitz, Pistyan sowie mit der Lungenheilstätte Grafenhof (bei Schwarzach-St. Veit) Vereinbarungen getroffen, wonach diese Bäder (Lungenheilstätte) sich verpflichtet haben, die Beamten in standesgemäße Verpflegung zu nehmen.

Es besteht die Absicht, auch noch mit anderen für die h. o. Krankenkassemitglieder zugänglichen Bädern und Lungenheilstätten solche Vereinbarungen zu treffen, falls sich ein Bedürfnis nach Kuren in diesen Bädern (Lungenheilstätten) tatsächlich ergeben sollte.

Bei den im Militärdienste verletzten oder erkrankten Beamten kann eine Kur erst dann bewilligt werden, wenn diese Bediensteten bereits aus dem Militärverbande, wenn auch nur zeitlich, entlassen worden sind.

Den erwähnten Beamten werden die der Krankenkasse als Mitglieder nicht angehörenden Beamtenaspiranten gleichgestellt."

Wie aus diesen Erlässen hervorgeht, sind die Badekuren nicht bloß für diejenigen Bediensteten vorgesehen,

Digitized by Google

die zur Kriegsdienstleistung eingerückt sind und sich im Kriege eine Verletzung oder Erkrankung zugezogen haben, sondern auch für solche, die im Hinterlande bei Ausübung des durch den Krieg erschwerten Eisenbahndienstes verletzt wurden oder erkrankten.

Dasselbe gilt auch für das unter 1. behandelte Genesungsheim, das überdies auch für im Kriege verletzte engere Familienangehörige von Eisenbahnern bestimmt ist, soferne deren Versorgung einem Eisenbahnbediensteten obliegt. Die Tore des Genesungsheimes sind übrigens auch für kriegsverletzte Bedienstete der österreichischen Privatbahnen offen, indem diese ebenfalls unentgeltlich untergebracht werden, ohne Rücksicht darauf, ob aus den Reihen ihrer engeren Berufsgenossen oder von ihrer Verwaltung für den zur Erhaltung des Genesungsheimes bestimmten Fonds einlaufen oder nicht.

3. Wiederaufnahme der im Kriege beschädigten Bediensteten in den Dienst der Staatseisenbahnverwaltung.

Mit den unter 1. und 2. behandelten, die Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit der Kriegsverletzten verfolgenden Maßnahmen sind jene Vorkehrungen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung enge verknüpft, die auf die Wiederaufnahme der im Kriege beschädigten Bediensteten in den Dienst der Staatseisenbahnverwaltung hinzielen.

Wie in dem oben erwähnten Aufrufe des Eisenbahnministers hervorgehoben worden ist, hat die österreichische Staatseisenbahnverwaltung es sich grundsätzlich zur Aufgabe gemacht, alle vor der militärischen Einrückung in ihren Diensten gestandenen Bediensteten nach Beendigung ihrer Heeresdienstleistung in den Dienst wieder aufzunehmen, und zwar auch dann, wenn ihre Dienstfähigkeit durch das im Kriege erlittene Gebrechen in erheblichem Maße geschmälert ist. Dieser Grundsatz wird soweit durchgeführt, daß selbst Erblindete auf eine entsprechende Wiederverwendung im Dienste der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung werden rechnen können, wenn die Zahl solch Bedauernswerter eine solche sein sollte, daß für sie die Schaffung einer besonderen Arbeitsgelegenheit (Korbflechterei und ähnliches) im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung praktisch in Erwägung gezogen werden könnte.

Die vom Kriegsdienste zurückkehrenden Bediensteten, die infolge ihres Gesundheitszustandes zwar den Dienst nicht sofort antreten können, aber auch für eine Heilbehandlung im Genesungsheime oder in einem Bade oder in einer Lungenheilstätte nicht in Betracht kommen, werden bis zum Ablauf ihrer Krankenunterstützungsdauer oder bis zur früheren Wiedererlangung einer entsprechenden Dienstfähigkeit im Krankenstande geführt.

Bei Durchführung dieser Maßnahme wird laut eines im Monate März 1915 hinausgegebenen Erlasses des Eisenbahnministeriums zwischen den statusmäßig eingereihten Bediensteten und Beamtenaspiranten einerseits und den Hilfsbediensteten andererseits unterschieden.

Die statusmäßig eingereihten Bediensteten (Beamte, Unterbeamte und Diener) und die Beamtenaspiranten, die — wie eingangs erwähnt — trotz ihrer Einberufung zur Kriegsdienstleistung im Dienstverbande der k. k. österreichischen Staatsbahnen verbleiben, sind nach ihrer Rückkehr vom Kriegsdienste grundsätzlich in derselben Dienstseigenschaft, wie vor ihrer Einberufung, wenn möglich, wieder in Verwendung zu nehmen.

Wenn sich solche statusmäßig eingereihte Bedienstete und Beamtenaspiranten wieder zum Staatseisenbahndienste melden, sind sie im Sinne der Bestimmungen der Instruktion für den Sanitätsdienst der bahnärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Der Bahnarzt hat bei dieser Untersuchung festzustellen, ob der untersuchte Bedienstete hinsichtlich der Beschaffenheit der Sinnesorgane und hinsichtlich des allgemeinen Gesundheitszustandes für seine frühere Verwendung noch als geeignet erachtet werden kann, wobei auf den Umstand Rücksicht zu nehmen ist, daß bei Festsetzung der Dienst- und Arbeitseinteilung auf seinen Gesundheitszustand Bedacht genommen wird.

Wenn die bahnärztliche Untersuchung trotz Berücksichtigung der Möglichkeit einer entsprechenden Schonung ergibt, daß der Bedienstete für seine frühere Verwendung nicht mehr als geeignet erachtet werden kann, so hat der Bahnarzt sich darüber auszusprechen, für welche Verwendungsarten er etwa noch tauglich erscheint. Einem solchen Bediensteten ist sodann ein Dienstposten zuzuweisen, den er mit Rücksicht auf seinen Gesundheitszustand noch versehen kann.

Wenn jedoch der Bahnarzt auf Grund der vorgenommenen Untersuchung erklärt, daß der Bedienstete zurzeit für den Eisenbahndienst überhaupt als untauglich erachtet werden muß, und es daher ganz ausgeschlossen erscheint, ihn auf irgend einem Dienstposten in Verwendung zu nehmen, so ist er vorläufig im Krankenstande zu führen, und es wird Aufgabe der ärztlichen und charitativen Fürsorge sein, seine Wiederherstellung für irgend eine Verwendungsart anzustreben.

Als Beginn des Krankenstandes ist in diesem Falle jener Tag anzunehmen, an welchem die vollkommene Dienstunfähigkeit vom Bahnarzte festgestellt wurde und es ist dieser Tag dem Bediensteten als Beginn seines Krankenstandes bekanntzugeben.

Sollte es nicht möglich sein, die Dienstfähigkeit des in den Krankenstand versetzten Bediensteten vor Ablauf der einjährigen oder bezüglich der Beamtenaspiranten vor Ablauf der sechsmonatigen Krankheitsdauer wieder herzustellen, so haben die Staatsbahndirektionen vor der Versetzung des Bediensteten in den Ruhestand oder vor der Kündigung des Beamtenaspiranten über jeden einzelnen Fall dem Eisenbahnministerium einen Antrag zu stellen und dessen Entscheidung abzuwarten.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

50 Jahre Wiener Straßenbahn.

Die neue Pferdeeisenbahn in Wien! Die erste Franz Josefs-Pferdeeisenbahn in Wien ist seit dem 4. Oktober 1865 in vollem Gange. Nachdem bereits am 2. abends eine Probefahrt stattgefunden hatte und glücklich abgelaufen war, setzte sich am erstgenannten Tage nachmittags um 2 Uhr der aus sechs festlich dekorierten Wagen bestehende Eröffnungszug vom Schottenring aus zur Fahrt nach Dornbach in Bewegung. Vom frühen Morgen an schon umlagerte eine bunte Menschenmenge den im Schmuck von Wappen, Wimpeln und Laubgewinden glänzenden Pavillon vor dem Schottentor, die sich von Minute zu Minute vergrößerte, je näher der Zeitpunkt der Eröffnung kam.

Endlich erschienen der Statthalter Graf Chorinsky, die Gemeinde- und Magistratsräte, Vertreter der Presse und andere geladene Gäste, woranf das lang erwartete Sensationsereignis vor sich gehen konnte. Die Pferde setzten sich in Trab und fort ging es, bei Hernals und Ottakring vorbei, deren Bewohner gleichfalls in Scharen herbeieilten, den vorübersausenden Zug neugierig anzustarren. Beim „Roten Kreuz“ wurde der Zug mit Musik empfangen, die Ankommenden stiegen aus und versammelten sich in der sehr reich und geschmackvoll ausgeschmückten Wagenhalle, die zum Festsaal umgestaltet war. Das hier stattfindende Bankett währte mehrere Stunden und war vielfach mit launigen Toasten gewürzt. Die nach beendeter Feier erfolgende Rückfahrt ging sehr schnell von statten, in 15 Minuten befanden sich die Festteilnehmer wieder am Schottenring, während man zur Hinfahrt 25 Minuten gebraucht hatte.

Das Unternehmen der Wiener „Tramway-Gesellschaft“ erfreut sich beim Publikum eines großen Anklanges und starken Zuspruches, es wird nicht nur als ein neues und angenehmes Verkehrsmittel, sondern geradezu als eine Volksbelustigung betrachtet. Der Andrang war gleich in den ersten Tagen so groß, daß demselben durchaus nicht genügt werden konnte, am schlimmsten aber ging es am darauffolgenden Sonntag her.

Da gab es eine echte Wiener „Hetz“. Schon früh kamen die Menschen karawanenartig gezogen und verkündeten somit den Beamten der Pferdebahn einen heißen Tag; bis 12 Uhr mittags waren bereits 3000 Menschen expediert. Am Nachmittag aber vermehrte sich das Drängen und Wogen der Menge, die bald einem unübersehbaren Knäuel glich und um 2 Uhr standen wohl 15.000 Menschen am Schottenring, die einen Ausflug mit der Pferdebahn beabsichtigten.

Die Szenen, welche sich dem Zuschauer jedesmal beim Abgang eines Zuges nach Dornbach darboten, waren unbeschreiblich. Wie eine Sturmflut wälzten sich die Massen heran, denen sich die herbeigezogenen Polizisten vergeblich entgegenwarfen. Um die Türen der Coupés wogte ein heißer Kampf, der traurige Spuren in zerrissenen Kleidern. zerfetzten Krinolinen und zertretenen Hüten hinterließ. Dazwischen tönte lautes Gejohle, durchdringendes Schreien weiblicher Stimmen, Schimpfen oder Singen der „Wiener Früchteln“, die sich der unglaublichsten Manöver und Kriegslisten bedienten, um einen Platz zu erringen; manche schmächtige Jünglingsgestalt suchte mit mehr oder weniger Glück durch die herabgelassenen Fenster der Waggons einzudringen, aber tausende der Fahrlustigen mußten unverrichteter Sache wieder heimziehen. Leider ereigneten sich im Laufe des Nachmittags eine Menge von Unfällen, entweder durch Überladung des Wagens, oder durch Zusammenstoß mit anderen Fuhrwerken, deren Führer ein solches Ereignis oft mit Willen herbeiführten, da die Wiener Kutscher, Unternehmer von Omnibusfahrten usw. der Pferdebahn nicht gerade hold sind. Indessen soll eine regelrechte Fahr- und Passagierordnung sowie erhöhte Wachsamkeit der Polizei diesen Übelständen ein Ziel gesetzt haben.

So berichtet eine Zeitschrift aus jenen Tagen. Und was ist mittlerweile aus dieser Unternehmung der Herren C. Schaek-Jaquet & Comp. aus Genf geworden! Ein städtisches Unternehmen, das größte der Gemeinde Wien, das den allgemeinen Verkehr der Zweimillionenstadt fast ausschließlich beherrscht und ohne das ihre heutige Ausdehnung und wirtschaftliche Höhe nicht denkbar wäre.

Einige Umrisse mögen die Entwicklung dieses Unternehmens kurz darstellen.

Im Besitz einer eigenen Konzession seit dem 20. August 1865 hatten Karl Schaek-Jaquet zusammen mit Adolf Schaek und Gabriel Grafen Diodati im Jahre 1868 die Wiener Tramway-Gesellschaft gebildet und außer jener ersten, nicht ganz vier Kilometer langen, eingleisigen Bahn im Laufe der folgenden Jahre mehrere andere Linien, wie über die Jägerzeile (heutige Praterstraße), vom Schottenring zur Nußdorferlinie und nach Penzing, ferner zur Südbahn und über den Rennweg erbaut und in Betrieb gesetzt. Die außergewöhnlichen Befugnisse, die den Unternehmern mit Allerhöchster Entschließung vom 8. März 1867 zugestanden worden waren, mußten wegen der Einschränkung der Rechte der Gemeinde in bezug auf die Verwaltung des öffentlichen Gutes unfehlbar zu Reibungen führen. Und in der Tat sind die beiden ersten Jahrzehnte des Bestandes des Unternehmens ein fast ununterbrochener Kampf um die Vorherrschaft auf der Straße, bis am 12. Juni 1885 der Verwaltungsgerichtshof die Streitfrage entgültig zu Gunsten der Gemeinde entschied. Der in diesem Erkenntnis ausgesprochene Rechtssatz, daß die Gemeinde die Bedingungen der Straßenbenutzung selbst und allein festzusetzen habe, ist später in den Kleinbahngesetzen zum Ausdruck gekommen und hat in dieser Gestalt sehr große Bedeutung für alle Gemeinden und Straßenverwaltungen Österreichs erlangt.

Die Tramway-Gesellschaft hatte sich jedoch inzwischen unter der Präsidentschaft einflußreicher Persönlichkeiten dank einer außerordentlich vorsichtigen Leitung der Generaldirektoren zu einem reichen und bedeutenden Unternehmen entwickelt, doch kann ihr der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie den mit der Entwicklung und dichteren Besiedlung des Stadtgebietes steigenden Verkehrsbedürfnissen nur zögernd und in stetem Streit mit Staats- und Gemeindebehörden nachkam. Jede neue Linie, jede Verbesserung des Fahrplanes, jede Tarifänderung zu Gunsten der Bevölkerung mußte die städtische Verwaltung ihr mühsam abringen. Infolge ihrer ausschließlichen Berechtigung konnte sich auch kein zweites Unternehmen von derselben Art durchsetzen.

So war die im Jahre 1872 gegründete Neue Wiener Tramway-Gesellschaft nahezu ganz auf die äußersten Vororte angewiesen und von dem lebhaften nutzbringenden innerstädtischen Verkehr so gut wie ausgeschaltet. Hingegen war die Gesellschaft in kaufmännischer wie in technischer Beziehung vortrefflich verwaltet. Wenn uns heute auch die ersten Anlagen etwas einfach anmuten, so waren sie doch für ihre Zeit sehr gediegen. Die zuerst verwendeten sogenannten Imperialwagen mit offenen Dachsitzen haben sich aus verschiedenen Gründen nicht als zweckmäßig erwiesen. Zu Anfang mit zwei Pferdepaaren bespannt, mußten sie aber schon um 1870 dem einfachen Wagen mit zwei Pferden oder dem kleinen einspännigen Wagen weichen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 8 bis $8^1/_2$ km in der Stunde. Das Pferdematerial war anerkannt vorzüglich, auf seine sorgfältige Pflege wurde das größte Gewicht gelegt. Hingegen hatte das Personal eine außerordentlich lange Dienstleistung,

Digitized by Google

anfänglich 16, mitunter bis zu 18 Stunden im Tag. Später sank die durchschnittliche Arbeitszeit auf $14^1/_4$ Stunden, davon $11^3/_4$ Stunden reiner Wagendienst. Der mittlere durchschnittliche Jahresverdienst belief sich auf etwa 500 Gulden, in den Neunzigerjahren auf rund 1200 Kronen.

Bei den geschäftlichen Grundsätzen, die ein so inmitten der Bevölkerung stehendes Unternehmen deren Verkehrsbedürfnissen gegenüber beobachtete, braucht es nicht Wunder zu nehmen, daß eine allgemeine Unzufriedenheit um sich griff und auch Bewegungen unter den eigenen Angestellten sich bemerkbar machten. Der große Arbeiterausstand im Jahre 1897 hat wohl den Hauptanstoß geboten, daß die Behörden sich mit einer Änderung in der grundsätzlichen Behandlung der Verkehrsfrage befaßten und im Schoße der Gemeindevertretung der Ruf nach Verstadtlichung laut wurde. Die Tatkraft des Bürgermeisters Dr. Lueger führte sehr bald den maßgebenden Wechsel herbei. Schon im März 1899 wurde die Gemeinde Wien Konzessionärin des Bahnnetzes der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Mächtig gefördert wurde der Wandel durch den ungeheuren Aufschwung, den die Technik in der Erzeugung und Verwertung der neuen Betriebskraft, der Elektrizität, genommen hatte. Der Betrieb mittels Dampfkraft, den die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Comp. auf einigen wenigen Linien eingeführt hatte, war verhältnismäßig kostspielig und doch nicht genügend leistungsfähig, um erfolgreich den Wettbewerb aufnehmen zu können. So kam es in jenem Jahre zur Gründung der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien. Sie hatte die Umwandlung des rund 80 *km* langen Bahnnetzes der Wiener Tramway-Gesellschaft auf elektrische Einrichtung zu besorgen und den Betrieb im Sinne der neuen Konzession vom 24. März 1899 für die Gemeinde Wien zu führen. Doch schon bald zeigte sich auch hier der Widerstreit in den geschäftlichen Zielen einer privaten Unternehmung und den Richtlinien der öffentlichen Verwaltung, der die Befriedigung von Bedürfnissen der Allgemeinheit oberstes Grundgesetz ist. Am 1. Jänner 1902 erwarb also die Gemeinde den ganzen Besitz der Bau- und Betriebsgesellschaft um rund 62 Millionen Kronen und betraute die Siemens & Halske A.-G. mit dem weiteren Ausbau gegen ein Entgelt von $39^1/_2$ Millionen sowie mit der Führung des Betriebes auf die Dauer der Bauarbeiten, längstens aber bis Ende 1903. Noch im selben Monat wurde die Firma Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen im Handelsregister eingetragen. Daneben wurden Verhandlungen wegen Einlösung der Neuen Wiener Tramway gepflogen, die im Mai 1902 um 15·6 Millionen Kronen eingelöst und durch die Österreichischen Schuckert-Werke auf elektrischen Betrieb umgebaut wurde. Die Vereinigung der beiden Unternehmungen in der Hand der Gemeinde brachte es notwendig mit sich, daß auch der Betrieb einheitlich geführt werden mußte, weil die Ansprüche der Bevölkerung auf ein zeitgemäßes Verkehrsmittel eine Verschiedenheit der Tarife nicht duldete und auch eine gleichmäßige Behandlung der Angestellten eintreten mußte. Der billige Frühtarif, den die Gemeindevertretung als die wichtigste Begünstigung der arbeitenden Einwohnerschaft bot, stellte sich für die Betriebsberechnung als sehr verlustbringend dar. Auch die Zuwendungen an die Bediensteten belasteten die betriebsführenden Unternehmungen derart, daß sie sich zum vorzeitigen Rücktritt entschlossen. Die Gemeinde war also in der Lage, am 1. Juli 1903 mit der Betriebsführung auf eigene Rechnung zu beginnen. Damit war auch die Möglichkeit gegeben, in viel weiterem Maße als bisher das Verkehrsmittel für großstädtische Verwaltungszwecke nutzbar zu machen.

(Schluß folgt.)

VERSCHIEDENES.

Personalnachrichten. Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 30. Oktober 1915 dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Direktorstellvertreter Ludwig Paul den Titel und Charakter eines Hofrates, dem Oberstaatsbahnrat Adolf Janisch den Titel eines Regierungsrates sowie anläßlich der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand dem mit dem Titel eines Regierungsrates ausgezeichneten Zentralinspektor der Österreichischen Staatsbahnen Alois Albrecht den Titel eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Gesangverein österr. Eisenbahnbeamten. Am 13. d. fand unter dem Vorsitze seines Vorstandstellvertreters, Oberinspektor Fischmeister, seine 37. ordentliche Hauptversammlung statt. Der Vorsitzende stellte fest, daß 52 Sänger des Vereines unter den Fahnen stehen; bereits einer hat den Heldentod gefunden. Mehrere haben sich durch ihre Tapferkeit allerhöchste Auszeichnungen erkämpft. Seit Kriegsbeginn hat der Verein seine Gesangskunst in den Dienst der Kriegsfürsorge gestellt und hiedurch als Ertrag der Aufführungen und an Spenden den Betrag von K 8100 den verschiedenen Zwecken der Kriegsfürsorge gewidmet. Für die beiden ersten Kriegsanleihen zeichnete der Verein K 15.000 und veranstaltete in 8 Spitälern den dort untergebrachten Kriegern Vorträge. Der Vorsitzende widmete ehrende Gedächtnisworte den verstorbenen Mitgliedern, darunter Ehrenvorstand Exzellenz Dr. Franz Liharzik, und Leitungsmitglieder Sanna und Schaller. Folgende Herren wurden in die Vereinsleitung gewählt: Südbahn-Direktor Heinrich Proch, Vorstand, Oberinspektor Fischmeister, Vorstandstellvertreter, Tonkünstler Karl Führich, Chormeister, Magistratsrat Eduard Göttl, Chormeister-Stellvertreter, und zu Vorstandsmitgliedern die Herren: Karl Axmann, Gustav Benda, Rudolf Esterle, Karl Freund, Rudolf Heinisch, Franz Jellinek, Heinrich Kollarz, Josef Kováts, Dr. Ernst Stolz, Fritz Waidl, Eduard Vymlatil und Richard Zita.

Tarifarische und reglementarische Kriegsmaßnahmen. Die k. k. Staatsbahnen verlautbaren folgende Kundmachung: Mit Rücksicht auf die durch den Krieg geschaffenen außerordentlichen Verhältnisse muß dem raschen Wagenumsatz ein ganz besonderes Augenmerk zugewendet und mit allen Mitteln jedem vermeidlichen Stilllager von Wagen vorgebeugt werden. Da die Sonntagsarbeit im Gewerbebetriebe dermalen im Sinne der Kaiserlichen Verordnung vom 31. Juli 1914 und der Verordnung des Handelsministeriums vom 31. Juli 1914 keinen Beschränkungen unterliegt, wird den Parteien in Stationen, wo infolge des größeren Wagenumsatzes der ungehinderte Wagenlauf durch rasche und zeitgerechte Verrichtung der Ladearbeiten besonders gefördert werden kann, die Möglichkeit geboten, ihre Gütersendungen auch an Sonn- und Feiertagen aufzuliefern, eingelangte Güter abzuholen und die bereit gestellten Wagen an solchen Tagen zu beladen oder zu entladen. Als solche Stationen werden bestimmt: Amstetten, Berndorf-Fabrik, Eggenburg, Gersthof, Gmünd, Hainfeld, Heiligenstadt, Hernals, Horn, Hütteldorf-Hacking, Inzersdorf-Ort, Klein-Schwechat, Klosterneuburg-Weidling, Krems a. d. Donau, Lagerhaus S. u. W. Hoffmann, Wien Donauuferbahnhof, Langenlois, Loosdorf, Melk, Michelbeuern, Neulengbach, Nußdorf, Ober-Laa, Ottakring, Penzing, Pernitz-Muckendorf, Pöchlarn, Purgstall, Pürbach-Schrems, Sigmundsherberg, Scheibmühl, St. Pölten, Traismauer, Tulln, Wien Donaukaibahnhof, Wien Donauuferbahnhof, Wien-Franz Josefs-Bahnhof, Wien-Freilager am

Digitized by Google

Schüttel, Wien - Großmarkthalle (Fleischhalle), Wien - Großmarkthalle (Viktualienhalle), Wien - Handelskai, Wien-Hauptzollamt, Wien - Kaiserplatz, Wien - Lagerhaus, Wien-Praterkai, Wien - Westbahnhof, Wien - Zwischenbrücken, Wieselburg, Wilhelmsburg, Wöllersdorf, Ybbs-Kemmelbach. Die Vorschrift des § 48 (B) E. B. R., wonach Tiere an Sonn- und Festtagen nicht angenommen werden, des § 63 (3) E. B. R., wonach die Eisenbahn Frachtgut an Sonn- und Festtagen nicht anzunehmen braucht, des § 80 (4) E. B. R., wonach an Sonn- und Festtagen nur Eilgut auszuliefern ist, dann die Bestimmung des § 75 (8) E. B. R., wonach bei Nachmittag aufgeliefertem Frachtgut die Lieferfrist einen Tag später beginnt, wenn der auf die Auflieferung des Gutes folgende Tag ein Sonn- oder Festtag ist und des § 75 (9) E. B. R., wonach bei Frachtgut die Lieferfrist erst mit der entsprechenden Stunde des nächsten Werktages abläuft, wenn der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Festtag ist, wurde auf Grund des § 2 (4) E. B. R. mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. September 1915, Z. 33.607/16, bis auf weiteres außer Kraft gesetzt. Desgleichen wurden die Bestimmungen der §§ 63 (6), 63 (7), 80 (5) und 80 (6) E. B. R. über die Anrechnung des Wagenstandgeldes für Sonn- und Festtage sowie über das Ruhen der Ladefrist an Sonn- und Festtagen aufgehoben. — Die Eisenbahn ist demnach berechtigt, das Wagenstandgeld auch für Sonn- und Festtage anzurechnen, es sei denn, daß wegen erforderlicher zoll- oder steueramtlichen Behandlung die Verladung oder Entladung nicht erfolgen kann. Die Dienststunden für Gütermagazine und die Kassen sind an Sonn- und Festtagen dieselben wie an Wochentagen. — Die Verfügungen gelten auch für Sendungen, die im Schleppbahnverkehr aufgeliefert oder abgeliefert werden sowie die in Betracht kommenden Schleppbahnverträge keine entgegenstehende Vereinbarung enthalten.

Das Eisenbahnministerium hat zur Förderung des Wiederaufbaues jener Gebäude, die in den vom Feinde besetzt gewesenen Gebieten Galiziens und der Bukowina infolge des Krieges zerstört oder beschädigt wurden, auf den österreichischen Staatsbahnen mit Gültigkeit vom 9. d. für Bauholz, Kalk gebrannt, auch gelöscht, Zement, Gips, Mauerziegel, Dachziegel, Schiefer, Asbestzementschiefer, Dachpappe, Steinplatten, Zementplatten, Fliesen zur Boden- und Wandverkleidung, Gipsdielen, Tonröhren, Tonrinnen, Bleche, Fensterglas, Türen und Türstöcke, Fensterrahmen und Fensterflügel, Kachelöfen und Kachelherde, Glaserkitt, Steinkohlenpech und Holztränkungsstoffe zur Haltbarmachung von Fensterrahmen, Türen und Türstöcken, bei Auflieferung als Frachtgut nachstehende Frachtbegünstigungen zugestanden: 1. bei Auflieferung in Mengen unter 5000 *kg* die Frachtsätze der Wagenladungsklasse A, 2. bei Frachtzahlung mindestens für 5000 *kg* für den Frachtbrief und Wagen sowie bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 *kg* für den Frachtbrief und Wagen, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens eine 50%ige Ermäßigung von den tarifgemäßen Frachtsätzen. Die Anwendung dieser Frachtbegünstigung ist an die Voraussetzung geknüpft, daß die Sendungen im Bestimmungsbahnhof mit Straßenfahrzeug oder Schleppbahn abgeführt werden. Werden die Sendungen jedoch ohne Entladung nach einer anderen, jedoch gleichfalls im Geltungsbereiche der Frachtbegünstigung gelegenen Bestimmungsstation weiterbefördert und in der nunmehrigen endgültigen Bestimmungsstation tatsächlich mit Straßenfahrzeug oder Schleppbahn abgeführt, so wird für den Beförderungsweg von der ursprünglichen Versandstation bis zur ersten Bestimmungsstation die erwähnte Frachtbegünstigung gleichfalls, jedoch im Rückvergütungswege zugestanden.

Personalküchen der Staatsbahnen. Wie wir schon seinerzeit gemeldet haben, hat sich die k. k. Staatseisenbahnverwaltung infolge der durch den Krieg eingetretenen Verhältnisse veranlaßt gesehen, Personalküchen auf größeren Bahnhofstationen zu errichten, die als Dispositions-, Personalwechsel- oder Umkehrstationen mit einem größeren Personalstand ausgestattet sind. Diese Küchen bieten den Bediensteten die Möglichkeit, sowohl während des Dienstes als auch vor Antritt oder nach Beendigung desselben erwärmende oder erfrischende Genußmittel für geringes Geld zu sich zu nehmen und das Personal solcherart auch vom Genuß geistiger Getränke abzuhalten. Die Einrichtung wurde von der Staatseisenbahnverwaltung beigestellt und es wird auch für möglichst einfach geführten Eigenbetrieb Sorge getragen. Zur Verabreichung gelangen vorwiegend Kaffee, Suppe, Tee mit und ohne Brot, sodann Sodawasser, Fruchtsäfte oder sonstige alkoholfreie Getränke und schließlich in einzelnen Betrieben auch Gemüse und Fleischspeisen. Die Benutzung der Personalküchen steht allen Eisenbahnbediensteten frei und die bisherigen, als äußerst günstig zu bezeichnenden Ergebnisse zeigen, daß diese neue Einrichtung in ausgiebiger Weise in Anspruch genommen wird. Bisher stehen in nachbenannten Bahnhöfen Personalküchen, für deren Einrichtung die Personalküche in Oderberg vorbildlich war, in Betrieb: Oderberg, Nimburg, Reichenberg, Wien-Franz-Josefsbahnhof, Amstetten, Gmünd, Salzburg, Saalfelden, Grußbach und Pardubitz; außerdem sollen Personalküchen in Linz, Salzburg-Rangierbahnhof, Prerau, Lundenburg, Straßhof, Oswiecim, Wien-Nordwestbahnhof, Tetschen, Iglau, Königgrätz, Böhmisch-Leipa, Marchegg, Prag-St.E.G.-Bahnhof, Bodenbach, Böhmisch-Trübau, Budweis, Brüx, Wrschowitz-Nusle und Laun errichtet werden. Wie wohltätig diese Küchen wirken, beweist der Umfang des erzielten Absatzes; die Zahl der verabreichten Portionen betrug im Monatsdurchschnitt in Oderberg 30.000 bis 40.000, in Reichenberg 23.000, in Nimburg 50.000, in Grußbach 35.000, in Wien-Franz-Josefsbahnhof 23.000 und in Pardubitz 50.000.

Gesundheitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter. Einer von dem preußischen Eisenbahnministerium herausgegebenen Denkschrift über das Gebaren der Versicherungsinstitute für die nicht im Staatsbeamtenverhältnis stehenden Bediensteten der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung entnehmen wir folgende Mitteilungen: Es handelt sich hiebei in der Hauptsache um im Lohnvertrag beschäftigte Arbeiter und Arbeiterinnen; indessen rekrutiert sich aus ihnen ein bedeutender Teil des unteren Fahrpersonales. Die Berichte reichen von 1903 bis einschließlich 1912. Im letzten Jahre betrafen sie 348.392 versicherungspflichtige und 1532 freiwillige Mitglieder der Eisenbahn-Betriebskrankenkassen, außerdem 896 Mitglieder der Eisenbahn-Baukrankenkassen. Die Zahl der weiblichen Mitglieder betrug 11.046.

Die Krankheitsstatistik zeigt folgende Entwicklung:

	Erkrankungsfälle überhaupt	Erkrankungsfälle pro 100 Mitgl.	Krankheitstage überhaupt	Krankheitstage pro 100 Mitgl.
1903	79.002	32·09	2,192.290	27·75
1912	131.961	37·71	3,183.588	24·13

Demnach hat sich die Zahl der Erkrankungen vermehrt; dagegen ist eine Verringerung der Krankfeierzeit pro Fall eingetreten. Daraus kann man auf eine Verminderung der schweren Erkrankungsfälle schließen, wenn man nicht annehmen will, daß die durchschnittlich geringere Krankfeierzeit auf eine verbesserte Verpflegung zurückzuführen ist. Es ist nämlich eine nicht unwesentliche Er-

Digitized by Google

höhung der Krankenausgaben eingetreten. Durchschnittlich sind gezahlt worden an Krankengeld pro

	Kassenmitglied	Krankheitsfall	Krankheitstag
1003 . . .	Mk. 14·52	Mk. 42·13	Mk. 1·52
1912 . . .	„ 18·03	„ 47·82	„ 1·98

Dieser Ausweis ist sehr bemerkenswert, weil die Unternehmer in der Regel den Anträgen der Arbeiter auf Krankengelderhöhung entgenhalten, je höher das Krankengeld, desto stärker sei die Simulation. Tatsächlich ist in den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen mit der Krankengelderhöhung, die eine bessere Krankenverpflegung ermöglichte, die Zahl der durchschnittlichen Krankfeiertage zurückgegangen.

Für Verwaltungsbeamte und Versicherungstechniker von Interesse ist aber weiter der Nachweis, daß bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen das Honorar für ärztliche Behandlung von 1903 bis 1912 von Mk. 6·68 auf 10·83 gestiegen ist! Dieser Ausgabeposten hat die stärkste prozentuale Erhöhung erfahren. Mit dieser Tatsache begründet die Eisenbahnverwaltung auch ihre Abneigung gegen die Einführung der freien Ärztewahl. Berücksichtigt man die Morbiditätsstatistik anderer großer Bezirkskrankenkassen, so kann man von einer besonders hohen Erkrankungsziffer der preußisch-hessischen Eisenbahnarbeiter nicht reden. Sie ist allerdings auch keine niedrige und das Steigen der Erkrankungen muß als ein ungünstiges Symptom für die Gesundheitsverhältnisse des großen staatlichen Arbeiterheeres bewertet werden.

Was insbesondere die Krankheiten, verursacht durch Betriebsunfälle, anlangt, so ist hier eine noch stärkere Vermehrung als bei den sonstigen Erkrankungen zu verzeichnen. Es wurden nämlich

	Unfallkranke behandelt		Tage gefeiert wegen Betriebsunfall	
	total	pro 100 Vers.	auf 1 Kassenmitglied	auf 1 Krankenfall
1903	16.660	6·76	1·87	27·77
1912	32.265	9·22	1·97	21·37

Wieder bemerken wir eine starke Verringerung der Krankfeierzeit pro Fall, dagegen eine sehr starke Vermehrung der Betriebsunfälle! Nach einer speziellen Zählung sind nur beim preußisch-hessischen Eisenbahnbetrieb im Jahre 1911 411 Bahnbeamte und Arbeiter getötet, 873 verletzt worden. 1912 waren es 509 Tote und 976 Verletzt. Das bedeutet auch prozentual, auf je 1 Million Zugkilometer, eine Unfallvermehrung. Wenn auch eine Reihe von Privatbetrieben mit viel höheren Unfallziffern abrechnen als die Eisenbahnverwaltung, so wirft doch die starke Vermehrung der Unfallkranken von 6·76 auf 9·22 pro 100 Kassenmitglieder ein sehr schlechtes Licht auf die Praxis der Unfallverhütung in unseren Eisenbahnbetrieben. Daß es anderswo noch schlimmer aussieht, ist kein Trost.

Die nun durch die Reichsversicherungsordnung vorgesehenen staatlichen Pensionskassenleistungen hat für die Eisenbahnarbeiter ihre Pensionskasse *A* zu erfüllen; daneben besteht für alle über ein Jahr von der Eisenbahnverwaltung Beschäftigten die Pensionskasse *B* als Zuschußkasse. An der Kasse *A* nahmen 1911 346.289, 1912 363.088 Mitglieder teil. Mit dem Übertritt in das Beamtenverhältnis beginnt die Anwartschaft auf die sondergesetzlich geregelten Beamtenpensionen.

Wall die Unfallhäufigkeit selbst anbelangt, so geht aus den Berichten des Reichsversicherungsamts pro 1912 hervor, daß in den einzelnen preußisch-hessischen Eisenbahndirektionsbezirken auf je 1000 Vollarbeiter 58·52 bis 141·76 Unfälle angemeldet wurden. Die wenigsten Unfälle ereigneten sich im Direktionsbezirk Halle a. d. S., die meisten im Bezirk Kattowitz. Von den in der Denkschrift des Eisenbahnministers für 1912 nachgewiesenen 341.819 unfallversicherungspflichtigen Personen erlitten 2323 schwere und tödliche Unfälle, das heißt entschädigungspflichtige oder 6·8 pro 1000 Versicherte gegen 8·6 im Jahre 1902. Demnach wäre eine starke Verminderung der entschädigungspflichtigen Unfälle erfolgt, was aber noch zu keinem absoluten Urteil über die Gesundheits- und Lebensgefährdung der Eisenbahnarbeiter durch den Betrieb berechtigt. Daß die Gefährdung eine geringere geworden wäre, wird durch die enorme Zunahme von Unfallkranken widerlegt. Die verminderte Zahl der entschädigten Betriebsunfälle muß vielmehr auf das bei allen Berufsgenossenschaften hervorgetretene Bestreben, durch Versagen oder frühzeitige Entziehung der Unfallrenten den Anschein einer vergrößerten Betriebssicherheit zu erwecken, zurückgeführt werden. Die tatsächliche Vermehrung der Unfallerkrankungen von 6·76 in 1903 auf 9·22 in 1912 pro 100 Mitglieder der Eisenbahn-Betriebskrankassen beweist, daß von einem verbesserten Schutze der Eisenbahnarbeiter gegen Betriebsunfälle schlechterdings keine Rede sein kann und die Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiete der Unfallverhütung noch sehr viel zu tun hat. -gd-

Neuartige Hilfsbahnen für die Beförderung von Baumaterialien. Beim Baue der neuen Eisenbahnstrecke Florenz—Bologna gelangen nach einem Berichte der „Zeitschrift des österr. Ing.- und Architekten-Vereins“ zwei Dienstbahnen und eine Seilbahn mit einer neuartigen Anordnung zur Verwendung. Die neue Trasse hat eine Gesamtlänge von 83 *km* und geht durch den Apennin, wo zwei Tunnels, von denen der größere 18.510 *m* lang sein wird, gegraben werden. Um den Bau dieses großen Tunnels zu beschlennigen, wird in der Mitte ein Schacht abgeteuft werden. Da die Straßen in den Tälern des Setta und des Bisanzio, die zu den Zufahrtsrampen zu dem geplanten Tunnel führen, nicht für einen großen Materialtransport geeignet sind, wird die eine Dienstbahn vom Nordende des Tunnels nach der Eisenbahnstation Sarro, die andere nach der Station Prato gebaut werden. Die beiden Dienstbahnen haben eine Länge von 23·3 und 26·2 *km* und sind einspurig. Ihre Spurweite beträgt 95 *cm*, der kleinste Halbmesser 60 *m* und die Höchststeigung 25‰. Im Durchschnitte können auf diesen Dienstbahnen täglich 600 *t* befördert werden; die Höchstleistung beträgt in Ausnahmefällen 1000 *t*. Zum Transport der Materialien von der Endstatiou der Dienstbahn am Nordeingang des Tunnels zur Schachtöffnung hat man den Bau einer Schwebebahn von 9600 *m* Länge beschlossen. Diese Schwebebahn geht von der 317 *m* hoch gelegenen Endstation der Dienstbahn aus, erreicht ihren höchsten Punkt mit 663 *m* und fällt dann bis zur Baustelle des Schachtes auf 580 *m* herab. Die Seilbahn ist in fünf Abschnitte geteilt; die größte Länge eines Abschnittes ist auf 2180 *m* bemessen. Der Abstand der Maste untereinander wechselt in der Regel zwischen 30 und 80 *m* und erreicht nur bei der Überquerung des Valbonatales die außerordentliche Länge von 375 *m*. Der Durchmesser des Tragseiles wechselt zwischen 25 und 30 *mm*, der des Zugseiles beträgt 20 *mm*. Für den Transport kommen 100 Wagen mit je 500 *kg* Tragfähigkeit zur Verwendung. Die Förderkraft für den Betrieb der Seilbahn beansprucht bei einer Fördergeschwindigkeit von 2 *m*/Sek. bei deren voller Ausnützung 115 *PS*. Die Baukosten dieser Seilbahn sind mit rund L 500.000 veranschlagt, somit L 52.000 pro Kilometer.

Digitized by Google

BÜCHANZEIGEN.

Wärmeverteilung im Innern verschiedener Alpentunnels von Dr. A. Zollinger, Ingenieur. Drei lithographische farbige Tafeln und drei Figuren im Text (Technische Mitteilungen, Heft 26). Preis Frcs. 5 = Mk. 4. Verlag Art. Institut Orell Füssli, Zürich.

Die Arbeit gibt die Wärmeverteilung im Innern der verschiedenen Alpentunnel bekannt, die an der Hand der ausgeführten Beobachtungen, an denen der Verfasser teilgenommen oder die er selbst geleitet hat, zusammengestellt wurden. Es wird untersucht, ob der Wärmezuwachs im Gebirgsinnern einer Gesetzmäßigkeit folgt, von welchen Umständen er abhängt und welche Einflüsse diese anwenden. Es werden die angewandten Mittel, womit die hohe Gesteinswärme bekämpft werden kann, angeführt, damit die Arbeit in unterirdischen Räumen möglich wird. Die Erfolge der Tunnellüftung, der Abkühlung der Tunnelluft sind zusammengefaßt, die Untersuchung der Wärmeverteilungsfähigkeit verschiedener Gesteine, sowie deren Analysen sind angeführt. Wer sich über die zu erwartende höchste Gesteinswärme bei zukünftigen Alpentunnel und über die Bekämpfung hoher Gesteinswärme unterrichten will, findet zum ersten Male in dieser Arbeit alle wünschbaren Aufschlüsse, die sich auf die angewendeten Mittel bei den bisher ausgeführten Alpentunnel beziehen.

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damenabende. Die Saison unserer, der Kriegsfürsorge gewidmeten Zusammenkünfte, wurde am 28. Oktober, und wie gleich hervorgehoben werden soll, mit durchschlagendem Erfolge eröffnet. Fast alle Damen und Familien, die sich in der vorigen Saison so trefflich betätigten, erschienen wieder, jede besetzte den vom Vorjahre gewohnten Platz, und der wiederholt geäußerte Eindruck war, als ob gar keine Unterbrechung dieser allen so liebgewordenen Veranstaltungen eingetreten wäre. Im Namen des, diesmal am Erscheinen verhinderten Klubpräsidenten, Seiner Exzellenz Dr. Heinrich Ritter von Wittek begrüßte Schriftführer Staatsbahnrat Dr Leipen die Erschienenen mit nachfolgender Ansprache:

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Im Auftrage des Klubpräsidenten, Sr. Exzellenz Dr. Heinrich Ritter von Wittek, der infolge anderweitiger Inanspruchnahme zu seinem lebhaften Bedauern verhindert ist, heute hier zu erscheinen, habe ich die Auszeichnung, Sie im Namen der Klubleitung bestens zu begrüßen. Wiederum sind Sie der Einladung Ihrer Präsidentin folgend in großer Zahl hier erschienen, um Ihren Fleiß und Ihre Wohltätigkeit in den Dienst der Kriegsfürsorge zu stellen. Als wir im Frühjahre voneinander Abschied nahmen, da hegten wir alle die stille Hoffnung, daß zur Zeit des Wiederbeginnes unserer Tätigkeit schon der Friede gekommen sein und unsere Arbeit allein den verwundeten Kriegern und nicht mehr den Soldaten im Felde gewidmet sein werde. Leider ist unsere Erwartung nicht erfüllt, ja der mörderische Krieg hat an Ausdehnung noch zugenommen, da unser südlicher Nachbar uns treulos überfiel und sich unseren Feinden anschloß. Doch auch viel Erfreuliches hat sich inzwischen ereignet; der mächtige Angriff, der im Mai d. J. begann, brachte uns und unseren deutschen Waffenbrüdern Sieg auf Sieg und befreit vom Joche des moskowitischen Feindes sind unsere schwergeprüften östlichen Provinzen. In den allerletzten Tagen ist uns in dem ritterlichen Bulgarenvolke ein willkommener Bundesgenosse erstanden und hilft erfolgreich mit an der Niederringung unserer südöstlichen Gegner. Ist auch der endgültige Sieg in diesem ungeheueren Weltkampfe sicher unser, so gilt es bis zum Schlusse noch viel Leid zu mildern und Hilfe zu spenden unseren tapferen, unbeugsamen Helden. Diesem Zwecke zu dienen, haben Sie, meine verehrten Damen und Herren, sich wieder hier zusammengefunden, und wie die Tüchtigkeit und Schlagfertigkeit unserer glorreichen Armee stetig wächst, wie die Summen der einzelnen Kriegsanleihen, die unser Volk dem Staate zur Verfügung stellt, stets steigen, so wird auch das Ergebnis Ihrer Arbeit sicherlich ein größeres sein als im Vorjahre, wo wir mit Stolz 490 gestrickte Wollwäschestücke, 36.000 Zigaretten, 208 Paar Hausschuhe und K 1100 bar den Kriegsfürsorgezwecken, darunter vorwiegend dem von Ihren Exzellenzen Baron und Baronin Forster geleiteten Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner zuführen konnten. Ein Teil der Genugtuung über diese schönen Ergebnisse fällt auch auf die Klubleitung zurück, die die Ehre hat, als Hausherr diese Räume dem edlen Zwecke zur Verfügung stellen zu können, und in dieser Eigenschaft begrüße ich Sie nochmals alle auf das Herzlichste!

Als der Beifall, der dieser Begrüßung folgte, verklungen war, trat der Arbeitseifer in seine Rechte. Dank dem Entgegenkommen des k. k. Eisenbahnministeriums standen uns 10 *kg* Wolle zur Verarbeitung zur Verfügung, die rasch vergriffen waren. Die k. k. Tabakregie stellte uns wiederum Tabak zu ermäßigten Preisen gegen die Verpflichtung bei, die erzeugten Zigaretten im Wege der k. k. Tabakregie an die Verwundetenspitäler abzuliefern. Die bei der letzten Besprechung der Damen getroffene Organisation der Bewirtschaftung funktionierte bereits: von den beiden Wirtschaftspartien: Frau Sektionschef Millemoth, Fräulein Irma von Wittek und Frau kais. Rat Woitischek, Frau Inspektor Gans, Frau Direktor Proch und Frau Staatsbahnrat Stöger amtierten letztere drei Damen schon an diesem ersten Abende, ebenso die zu dem Amte einer Kassierin berufene Frau Staatsbahnrat Leipen, die fallweise von Frau Staatsbahnrat Rotter abgelöst wird. Es klappte alles vortrefflich und die Erschienenen ließen sich das Gebotene gut schmecken. An diesem Abende trafen auch mit Freude aufgenommene Spenden ein: Fräulein von Wittek 2 Tischtücher und Kakes, Frau Inspektor Gans 2 Tischtücher, Frau Dr. Leipen Zwieback, Frau Direktor Proch Bäckereien und Blumen, Frau Staatsbahnrat Stöger 2 Tischtücher und 1 Flasche Rum. Künstlerische Darbietungen waren für diesen ersten Abend nicht in Aussicht genommen; um so angenehmer überrascht war die Gesellschaft, als Fräulein Kalser einige Klavierpiecen mit vollendeter Meisterschaft vortrug, wofür die dem Ziele nahe Künstlerin viel aufrichtiges Lob erntete. 1500 gestopfte Zigaretten wurden schon an diesem Abende abgeliefert.

Der zweite Abend, am 4. November, im fesselnden Bilde fleißig arbeitender Damen dem ersten gleich, brachte schon ein künstlerisches Programm, dessen Zusammenstellung ein Verdienst der um das Gelingen dieser Abende hochverdienten Frau Direktor Proch ist. Wir hörten die Cellovorträge des Herrn Hofmusikers Kleinecke, Lieder der Opernsängerin Fräulein Leopoldine Mally, ein Klavierkonzert des Herrn Josef Raab und — in Tiroler Kostüm vorgetragene — Lieder zur Laute des Herrn Oberrechnungsrat Negriolli mit Frau Ortner. Sämtliche Darbietungen waren erstklassig, fein gewählt und ernteten stürmischen Beifall, der zahlreiche Zugaben erzwang. Wieder spendeten Frau Sektionschef Millemoth Blumen, Frau Direktor Proch Blumen und Bäckereien, Fräulein von Wittek vortreffliches Teegebäck. Abgeliefert wurden an diesem Abende 2000 Zigaretten und schon 10 Paar gestrickte Socken. Wieder herrschte angenehme, einträchtige Stimmung in der Gesellschaft, die auch den diesmaligen Wirtschaftsfrauen — erste Partie der obenangeführten — denen sich auch Frau Fabrikant Koch anschloß, für die Bereitung der willkommenen Jause bestens dankte. Die Beistellung der Kunstkräfte für den 11. November — über welchen Abend wir in der nächsten Nummer berichten werden — hat Frau Professor Sommer, für den 18. Frau Staatsbahnrat Leipen, für den 25. Ihre Exzellenz Frau Sektionschef von Jarzebicki, für den 2. Dezember (Jubiläumstag) Fräulein Irma von Wittek, für den 9. Dezember Herr Hoforganist Professor Valker übernommen.

Neue Begünstigungen*).

Die **Wiener Urania** gewährt unseren Klubmitgliedern bei dem Beitritte als unterstützende Mitglieder eine Ermäßigung von 50% des Jahresbeitrages (statt K 5 nur K 2·50).

Das unterstützende Mitglied genießt 50% Ermäßigung bei den ständigen Vorträgen zu gewöhnlichen Preisen, 25% bei den Vortragskursen, bei den Kinematogrammen an Wochentagen und in der Regel bei den persönlichen Vorträgen. Ein Kartenheft (20 Ermäßigungsanweisungen) kostet 30 Heller. Mitgliedskarten und Kartenhefte sind unübertragbar. Anschlußhefte (für die Gattin bezw. für je ein Kind) ebenfalls unübertragbar, kosten außer obigen 30 Hellern pro Person und Jahr K 2. Mißbrauch hat die Entziehung der Kartenhefte im Gefolge.

Die Anmeldung der Mitgliedschaft, die Einhebung der Mitgliedsbeiträge sowie die Ausfolgung der Mitgliedskarte erfolgt ausschließlich durch das Klubsekretariat.

Für das **Etablissement Ronacher** liegen Anweisungen auf 50% Ermäßigungen für alle Sitzkategorien im Klubsekretariate auf.

Anzeige. Für die Sinfoniekonzerte des Wiener Konzertvereines am 24. November und 15. Dezember l. J. sind die beiden abonnierten Sitze (pro Sitz 4 K, an der Kassa überhaupt nicht erhältlich) im Klubsekretariat zu vergeben.

---

*) Wir ersuchen, von dieser sowie von allen bisherigen Begünstigungen bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gebrauch zu machen und eventuelle, auf die Begünstigungen bezüglichen Wünsche und Reklamationen dem Klubsekretariate brieflich bekanntzugeben.

Digitized by Google

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Der Handwagendienst zur Abbeförderung von Eil- und Frachtgütern wird in gleicher Weise, wie auf dem Wiener Nordwestbahnhof auch auf den Bahnhöfen Wien-Nordbahnhof, Wien-Westbahnhof, Wien-Franz Josefsbahnhof, Penzing und Wien-Ostbahnhof eingeführt.

Die Ausfolgung der Legitimationen und Brustschilder an die Handwagenbesitzer erfolgt bei der k. k. Polizeiinspektion (Polizeikommissariat) desjenigen Bahnhofes, bei dem die Handwagen eingestellt sind.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches Alpenpanorama

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

Eigene Wintersportanlagen.

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz, Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in prächtigster Lage mit eigenem Park

Die Hotelverwaltung

Frei.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
Turin 1911: 2 Große Preise

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Reguliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

D. BERL

k. u. k. Hoflieferant.

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und Prima böhmische Braunkohle sowie erstklassige Steinkohlenbriketts.

Telephon 12986. Telephon 23111

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 23. Wien, den 1. Dezember 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Kriegerfürsorgemaßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung. (Schluß.) — 50 Jahre Wiener Straßenbahn. (Schluß.) — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Ein Sanitätszug als Kriegsspende. Reglementarische Kriegsmaßnahmen. Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft 1913/14. — Buchanzeigen: Neueste Erfindungen und Erfahrungen. Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Der Wall von Eisen und Feuer. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Anzeigen.

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsmaterial (Wolle, Tabak, Zigarettenhülsen) wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden.

Bei der am Donnerstag den 2. Dezember stattfindenden Zusammenkunft, die auf den Jahrestag der Thronbesteigung Sr. Majestät fällt, erscheinen die Herren in dunkler Kleidung.

Laut Beschluß des Damenkomitees wird der bis einschl. 2. Dezember l. J. aus der Verabreichung von Tee bei den Damenabenden sich ergebende Reinertrag zur Anschaffung von Weihnachtsgaben für unsere Soldaten im Felde verwendet. Die Packung dieser Gaben in einzelne Pakete erfolgt bei der Zusammenkunft am 9. Dezember. Spenden für diesen Zweck sind sehr erwünscht und werden hiemit erbeten. Hauptsächlichster Bedarf besteht an: kurzen Pfeifen mit Deckel, Taschenmessern, Taschentüchern, Luntenfeuerzeugen (ohne Benzin), Bleistiften, Briefpapier und Umschläge, Feldpost- und Ansichtskarten, Chokoladen und Zuckerwaren (ungefüllt), Zigarren, Zigaretten und Rauchtabak. Ausgeschlossen von der Versendung sind: Spirituosen und leicht entzündliche Waren, Gegenstände aus Glas und Porzellan, auch alle gebrechlichen Waren, wie Zwieback, Kakes usw. Spenden werden bis 8. Dezember l. J. im Klubsekretariate entgegengenommen.

* * *

Dienstag den 7. Dezember l. J., halb 7 Uhr abends, Klubversammlung. Vortrag des Schriftstellers Herrn Siegmund Schilder über: „Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkriege". Eingeführte Gäste willkommen.

Kriegerfürsorgemaßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.

(Schluß zu Nr. 22.)

Die Hilfsbediensteten (mit Ausnahme der Beamtenaspiranten), das sind die Volontäre, Diurnisten, Aushilfsunterbeamte, Aushilfsdiener und Arbeiter, deren Dienstverhältnis mit dem Tage ihres Einrückens zum Kriegsdienste als aufgelöst zu betrachten ist, sind in dem Falle, wenn sie nach Beendigung der Kriegsdienstpflicht wieder um Aufnahme in den Staatseisenbahndienst ansuchen, grundsätzlich nach Möglichkeit in derselben Verwendung, die sie vor ihrer Einberufung inne hatten, und mit derselben Entlohnung, die ihnen vorher zukam, in den Staatseisenbahndienst wieder aufzunehmen.

Wenn ein solcher nach Rückkehr vom Kriegsdienste um Wiederaufnahme in den Staatseisenbahndienst ansucht, so ist er ebenfalls im Sinne der Bestimmungen der Instruktion für den Sanitätsdienst der bahnärztlichen Untersuchung zuzuführen, wobei der Bahnarzt unter sinngemäßer Anwendung der im vorstehenden bezüglich der statusmäßig eingereihten Bediensteten angeführten Vorschrift festzustellen hat, ob er für seine frühere Verwendung noch als geeignet erachtet werden kann.

Wenn die Untersuchung das Gegenteil erzielt, so hat der Bahnarzt sich darüber auszusprechen, für welche Verwendungsarten dieser Aufnahmewerber etwa noch tauglich ist, und es ist ihm sodann ein derartiger Dienst zuzuweisen.

Wenn der Bahnarzt erklärt, daß der untersuchte Aufnahmewerber zurzeit für den Eisenbahndienst überhaupt als untauglich erachtet werden muß, und es daher ganz ausgeschlossen erscheint, ihn auf irgend einem Posten zu verwenden, so ist er dennoch in den Staatseisenbahndienst wieder aufzunehmen und vorläufig im Krankenstande zu führen.

Als Aufnahmetag und zugleich als Beginn des Krankenstandes ist in diesem Falle jener Tag anzunehmen und dem Hilfsbediensteten bekanntzugeben, an dem die

Digitized by Google

vollkommene Dienstunfähigkeit vom Bahnarzt festgestellt wurde.

Sollte es nicht möglich sein, die Dienstfähigkeit des Hilfsbediensteten vor Ablauf jener Zeit, für die er nach den unter *A*, 3. angeführten Bestimmungen der Satzungen der Krankenkasse auf das Krankengeld Anspruch hat, wieder herzustellen, so ist vor der Kündigung in jedem einzelnen Falle gleichfalls an das Eisenbahnministerium zu berichten und die Entscheidung dieser Behörde abzuwarten.

Ein in den Krankenstand übernommener Hilfsbediensteter genießt durch die oben erwähnte Zeit, das ist durch 20, 40 bezw. 52 Wochen (neben allen Militärversorgungsgenüssen) aus den Mitteln der Krankenkasse der österreichischen Staatsbahnen das volle Krankengeld (Bedienstete, die Kinder unter 18 Jahren zu erhalten haben, 70% und sonstige Bedienstete 60% des Lohnes), wobei die für die Bemessung der erwähnten Krankenunterstützungsdauer maßgebende Zeit der Mitgliedschaft bei der Krankenkasse unter Anwendung der oben unter *A*, 3. erwähnten Begünstigung bemessen wird.

Die statusmäßig eingereihten Bediensteten hingegen und die Beamtenaspiranten bleiben während der genannten Dauer des Krankenstandes (ein Jahr bezw. sechs Monate) im ungeschmälerten Genusse ihrer ständigen Bezüge (Gehalt und Quartiergeld, bei Beamtenaspiranten Adjutum).

Ähnliche Maßnahmen haben auch größere Privatbahnen Österreichs getroffen.

C. Standesfürsorge.

Das Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner und die Badekuren für Beamte gehören zu der sogenannten „Standesfürsorge für kriegsverletzte Eisenbahner".

Diese Standesfürsorge kennzeichnet sich dadurch, daß die Fürsorge für Eisenbahner von Eisenbahnern selbst ausgeübt wird.

Der kriegsverletzte Eisenbahner kommt in ein Genesungsheim, das Eisenbahner gegründet und für Eisenbahner ausgestattet haben. Er findet in diesem Heime alle Gegenstände und Vorkehrungen, die zu seinem Berufe gehören, er findet hier ein Abbild seines bürgerlichen Berufslebens, eine wahre Heimstätte.

Die Heilmethoden in diesem Heime und die Schulungsbehelfe, das Heil-, Pflege- und Schulpersonal, kurz alles, was den Pflegling dort umgibt, ist seinem Berufe entnommen. Auch die Anfertigung von künstlichen Gliedern geschieht im Hinblicke auf den künftigen Beruf, indem hiebei ein Stoff verwendet wird, der den Anforderungen des anstrengenden Eisenbahndienstes durch erhöhte Widerstandsfähigkeit Rechnung trägt.

Die Vorteile dieser Fürsorge zeigen sich nicht nur bei der Heilbehandlung (da die systematische Vorbereitung der Kriegsverletzten für den Wiedereintritt ins Erwerbsleben sich rascher und gründlicher durchführen läßt, wenn sie in einer Heilanstalt vor sich geht, in der die Gleichheit des Berufes der Kriegsverletzten eine Vereinheitlichung aller auf deren Schulung und Ausbildung gerichteten Fürsorgemaßnahmen möglich macht), sondern auch in der Gewinnung der notwendigen Geldmittel. Denn es ist klar, daß dem Bewußtsein, daß der Beitrag einem Berufsgenossen zukommt, eine große werbende Kraft bei der Sammlung der Beiträge innewohnt.

Durch diesen berufsgenossenschaftlichen Aufbau der ganzen Fürsorge stellen die in Rede stehenden Vorkehrungen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung eine wertvolle Bereicherung des Fürsorgeverfahrens dar.

Der Durchführung der Standesfürsorge ist in hohem Maße folgende, gleichfalls beachtenswerte Einrichtung sehr förderlich. Bei jeder Staatsbahndirektion sowie bei jeder größeren Privatbahnverwaltung wurde über Anregung des k. k. Eisenbahnministeriums je ein Beamter als Fürsorgebeamter bestellt, der über die Kriegsverletzten, Kriegskranken, die Familien dieser sowie der gefallenen Bediensteten eine Art Pflegschaft auszuüben hat. Er ermittelt die Kriegsverletzten und Kriegskranken, besucht sie in den Krankenanstalten entweder persönlich oder läßt sie durch den nächsten Bahnamtsvorstand besuchen und spendet ihnen Trost durch die Versicherung, daß die Eisenbahnverwaltung sich ihrer in allen ihren Anliegen sowohl bezüglich ihrer Person als auch ihrer Familie nach Kräften annehmen wird. Weiters besorgt er für sie die notwendigen Vorsprechen bei Behörden, Anstalten usw., besucht auch ihre Familien und erwirkt für die letzteren nötigenfalls Geldunterstützungen durch die hiezu berufene Dienststelle der Eisenbahnverwaltung.

Er vermittelt nach Einvernehmen mit dem Bahnarzte dem Kriegsverletzten die Aufnahme in das Genesungsheim, in ein Bad oder eine Heilstätte und verfaßt für sie die hiezu etwa erforderlichen schriftlichen Eingaben.

Nach der Entlassung aus der Heilanstalt sucht der Fürsorgebeamte für die aus dem Heeresverbande entlassenen Kriegsverletzten und Kriegskranken entsprechende, nötigenfalls leichtere Dienstposten aus und erwirkt ihnen deren Zuweisung.

Selbstverständlich bleiben derartige halbdiensttaugliche Angestellte auch weiterhin in der Pflegschaft ihres Fürsorgebeamten. Er trachtet, ihnen nötigenfalls die Ablegung von Dienstprüfungen zu erleichtern, überwacht ihre Dienstleistungen und schützt sie in jeder Richtung gegen allfällige Überbürdung.

Ferner obliegt dem Fürsorgebeamten die Unterstützung der Angehörigen und Hinterbliebenen von Gefallenen. Er ist ihnen bei Erwirkung von Pensionen (Provisionen), Gnadengaben und Militärversorgungsgenüssen behilflich, indem er ihnen Ratschläge erteilt, Schriftstücke verfaßt usw.

Auch sonst hat der Fürsorgebeamte überall mit Rat und Tat einzugreifen, wo er wirtschaftliche und soziale Gebrechen seiner Pflegebefohlenen lindern kann.

Fassen wir nochmals den eben geschilderten Umfang der Standesfürsorge der k. k. Staatseisenbahnverwaltung ins

Digitized by Google

Auge, so finden wir ein erfreuliches Bild in dieser schweren Zeit: unter dem erhabenen Leitspruch „mit vereinten Kräften" haben die Eisenbahner Österreichs unter Anregung und unter Leitung des ersten Dieners des Flugrades, des Eisenbahnministers, ein schönes Werk der Kameradschaft und Nächstenliebe aus eigener Kraft geschaffen, sich selbst zu Nutz, dem Stande zur Ehre.

II. Invaliden- und Hinterbliebenen-Versicherung.

Die Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenen-Versicherung der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen wird durch die bei der Staatseisenbahnverwaltung bestehenden „Pensions-" und „Provisionsinstitute" bewirkt

Vor der Verstaatlichung der großen Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Böhmischen Nordbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn bestanden nur zwei solche Anstalten, und zwar das Pensionsinstitut für Beamte und Unterbeamte und das Provisionsinstitut für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Nach der Verstaatlichung der genannten Bahnen sind zu diesen zwei Fonden noch die Fonde dieser Bahnen (insgesamt acht) zugewachsen, von denen nur einer aufgelöst worden ist, so daß es derzeit für die Pensions-(Provisions-)Versicherung der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen neun verschiedene Anstalten (sieben Pensionsinstitute und zwei Provisionsinstitute) mit besonderen Satzungen gibt.

Über die Verhältnisse der mobilisierten Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen zu den genannten Fonds, denen sie als Mitglieder angehören, enthält die im Juli 1914 aus Anlaß des Kriegsausbruches hinausgegebene Verordnung Nr. 92 des „Amtsblattes des Eisenbahnministeriums", Jahrgang 1914, folgende Bestimmungen:

Bei den statusmäßig eingereihten Bediensteten unterbricht das Einrücken zum Militärdienste den Lauf der zur Bemessung des Ruhegenusses anrechenbaren Dienstzeit nicht. Die im Militärdienste zugebrachte Zeit wird in die Fondsteilnahmszeit eingerechnet. Die Beiträge zu den Invaliditäts- und Altersversorgungsfonds werden nach der Höhe der vollen anrechenbaren Bezüge bemessen und durch Abzug von den geminderten Bezügen hereingebracht.

Wenn ein nach der Demobilisierung zum Eisenbahndienste sich meldender statusmäßig eingereihter Bediensteter oder Beamtenaspirant auf Grund des Ergebnisses der vorzunehmenden bahnärztlichen Untersuchung für den Eisenbahndienst untauglich befunden wird, so haben auf ihn, soferne er überhaupt Mitglied eines Invaliditäts- und Alterversorgungsfonds ist, die Bestimmungen der betreffenden Satzungen ebenso Anwendung zu finden, als wenn seine Dienstuntauglichkeit während der Eisenbahndienstleistung eingetreten wäre.

Falls ein solcher Bediensteter während seiner Militärdienstzeit sterben sollte, so finden die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes auch bezüglich seiner Frau und Kinder Anwendung; in beiden Fällen jedoch ohne Zurechnung von Dienstjahren anläßlich einer etwa der Dienstuntauglichkeit zugrunde liegenden Verunglückung während der Militärdienstzeit.

Das Dienstverhältnis der Hilfsbediensteten mit Ausnahme der Beamtenaspiranten ist mit dem Tage ihres Einrückens zum Militärdienste unter Einstellung ihrer Bezüge als aufgelöst zu betrachten; Aushilfsunterbeamte und Aushilfsdiener nach abgelegter Dienstprüfung (§ 15 der Dienstordnung) sowie Diurnisten erhalten jedoch nebst den bis zum Abgangstage fälligen Bezügen den Betrag einer einmonatigen Entlohnung als Abfertigung ausbezahlt.

Hinsichtlich ihrer Ansprüche an die Invaliditäts- und Altersversorgungsfonds sind alle Hilfsbediensteten, mit Ausnahme der Beamtenaspiranten, als gekündigt zu behandeln.

Insofern jedoch ein solcher Hilfsbediensteter anläßlich der Einrückung zum Militärdienste seine Einzahlungen zum Fonds nicht behebt, wird ihm im Falle seines Wiedereintrittes in den Eisenbahndienst die im Militärdienste verbrachte Zeit gegen nachträgliche Leistung der in dem betreffenden Statute vorgeschriebenen, auf einmal oder in angemessenen Raten abzustattenden Einzahlungen eingerechnet.

* * *

In bezug auf die wichtigste Frage der Erlangung der Pensions-(Provisions-)Berechtigung ergibt sich aus der genannten, für die Mitglieder aller bei der österreichischen Staatsbahnverwaltung bestehenden Fonde geltenden Regel, im Zusammenhalte mit den Sonderbestimmungen der einzelnen Satzungen der verschiedenen Fonds, folgender Rechtszustand:

A. Definitive (statusmäßig eingereihte) Bedienstete.

1. Mitglieder der ursprünglichen Fonds der österreichischen Staatsbahnen.

Hinsichtlich dieser Bediensteten wurden die genannten Bestimmungen mit einem im August 1914 hinausgegebenen Erlasse des Eisenbahnministeriums dahin ausgelegt, daß der Tod oder die Dienstunfähigkeit, die während der Ausübung des Militärdienstes eintreten, Ansprüche auf Pensionen (Provisionen, Erziehungsbeiträge) nur dann begründen, wenn der Bedienstete wenigstens fünf Jahre dem Fonds als Mitglied angehört hat. Die Verunglückung im Felde wird nicht als Unfall im Eisenbahndienste (Betriebsunfall) angesehen.

Die erwähnten fünf Mitgliedsjahre müssen tatsächlich vollstreckt sein. Durch Anrechnung früherer Dienstjahre können diese fünf Jahre nicht erreicht werden.

2. Mitglieder der Fonds der zuletzt verstaatlichten Bahnen.

Diese Bediensteten und ihre Hinterbliebenen erlangen Ansprüche auf Pensionen (Provisionen, Erziehungsbeiträge) nur dann, wenn sie zehn Jahre an dem betreffenden Fonds teilgenommen haben. Diese zehn Jahre können auch durch Anrechnung früherer Dienstjahre, soferne eine solche An-

Digitized by Google

rechnung in den betreffenden Satzungen überhaupt vorgesehen ist, erreicht werden. Betreffend Unfälle gilt hier dasselbe, was unter 1. angeführt worden ist.

Zu 1. und 2.:

Aus dem geschilderten Rechtszustande ergeben sich also folgende Ansprüche der eingerückten und im Kriege dienstuntauglich gewordenen Bediensteten sowie der Hinterbliebenen der eingerückten und im Kriege gestorbenen Bediensteten:

a) Bedienstete, die bereits vor der Einrückung mindestens fünf bezw. (bei Mitgliedern der Fonds der verstaatlichten Bahnen) zehn Teilnahmsjahre vollstreckt haben sowie ihre Hinterbliebenen erhalten zumindest die satzungsmäßig für zehnjährige Teilnahmszeit gebührenden Versorgungsgenüsse unbedingt;

b) Bedienstete dagegen, die vor der Einrückung noch nicht volle fünf bezw. zehn Teilnahmsjahre vollstreckt haben sowie die Hinterbliebenen von solchen Bediensteten können nur dann Versorgungsgenüsse erwerben, wenn zwischen der Einrückung dieser Bediensteten und ihrer Versetzung in den Ruhestand oder ihrem Ableben eine Zeit verflossen ist, welche die vor der Einrückung vorhanden gewesene Teilnahmszeit mindestens auf volle fünf bezw. zehn Jahre ergänzt.

c) Bedienstete und Hinterbliebene von Bediensteten, bei denen weder die unter *a*) noch die unter *b*) angeführten Voraussetzungen zutreffen, erhalten keine Pensionen (Provisionen usw.), sondern es werden ihnen, falls sie im Kriege dienstuntauglich werden, bloß die Fondsbeiträge zurückerstattet. Den Hinterbliebenen der im Kriege Gestorbenen werden Abfertigungen angewiesen.

B. Hilfsbedienstete.

Die oben genannten Bestimmungen über die Hilfsbediensteten finden, da diese durchwegs den Provisionsfonds angehören, bloß auf die Mitglieder der im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung bestehenden zwei Provisionsfonds, das heißt des Provisionsfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen und jenes der bestandenen Öst.-ung. Staatseisenbahnverwaltung Anwendung.

Für Mitglieder dieser beiden Gruppen gilt dasselbe, weshalb eine Unterteilung, wie oben unter *A*, entbehrlich ist.

Die Bedeutung dieser Bestimmungen läßt sich in folgenden vier Sätzen zusammenfassen:

1. Mit dem Tage der Einrückung scheiden die Hilfsbediensteten aus dem Provisionsinstitute aus.

2. Waren sie bereits durch zehn oder mehrere Jahre Fondsmitglieder, so wird ihnen die satzungsmäßige Provision, über Verlangen auch schon vor der Einrückung, bewilligt.

3. Haben sie noch nicht zehn Jahre der Anstalt als Mitglieder angehört, so erhalten sie ihre Fondsbeiträge zurückerstattet.

4. Zu den erwähnten zehn Jahren zählen auch die allfällig angerechneten Dienstjahre.

Die angeführten Vorschriften haben nun während des Krieges durch folgende zwei mit Rückwirkung vom 1. August 1914 hinausgegebenen Sonderverfügungen eine wesentliche Verbesserung erfahren.

Zunächst ist mit einem Erlasse des Eisenbahnministeriums aus dem Monate Jänner 1915 angeordnet worden, daß den oben unter *A* 2. erwähnten Mitgliedern der Fonds der jüngst verstaatlichten Bahnen, soferne sie aus Anlaß des Krieges dienstunfähig geworden sind oder den Hinterbliebenen der aus Anlaß des Krieges gestorbenen Mitglieder der genannten Fonds die gemäß der Satzungen dieser Fonds erst nach Zurücklegung der zehnjährigen Fondsteilnahmszeit gebührenden Pensionen (Provisionen) und Erziehungsbeiträge schon dann zu gewähren sind, wenn die betreffenden Mitglieder noch nicht zehn, jedoch mindestens fünf Teilnahmsjahre vollstreckt haben.

Weiters wurde in diesem Erlasse erklärt, welche Todes- und Dienstuntauglichkeitsfälle als durch den Krieg veranlaßt anzusehen sind. Dies sind nicht nur Fälle, die durch feindliche Waffen herbeigeführt worden sind, sondern auch solche, die infolge einer an dem zum dienstlichen Aufenthalte angewiesenen Orte herrschenden ansteckenden Krankheit oder infolge von Dienstanstrengungen eingetreten sind, ohne Unterschied, ob dabei der betreffende Bedienstete in Ausübung des Militär- oder des Eisenbahndienstes gestanden war.

Diese Herabsetzung der Wartezeit bezieht sich also auch auf diejenigen Bediensteten, die nicht eingerückt, sondern weiter in ihrer Zivilanstellung verblieben sind.

In demselben Erlasse wurde aber auch noch in anderer Richtung eine sehr gewichtige sozialpolitische Maßnahme getroffen. Die Satzungen der in Rede stehenden Privatbahnfonds schreiben zumeist vor, daß die Witwen und Kinder nach einem verstorbenen Fondsmitgliede nur unter der Voraussetzung Pensions-(Provisions-)Ansprüche erwerben, daß die Ehe eine längere Zeit (zwei bis drei Jahre) vor dem Ableben des Mitgliedes zustandegekommen ist; während die Satzungen der genannten zwei ursprünglichen Fonds der österreichischen Staatsbahnen Pensions-(Provisions-)Ansprüche den Hinterbliebenen lediglich dann verweigern, wenn die Ehe mit dem verstorbenen Mitgliede erst innerhalb eines Jahres vor dessen Ableben zu einer Zeit geschlossen wurde, als dieses Mitglied bereits im Krankenstande geführt war.

Der in Rede stehende Erlaß hat nun die Mitglieder der Fonds der verstaatlichten Bahnen, soferne sie aus Anlaß des Krieges gestorben sind, auch in bezug auf diese Anspruchsbedingung den Mitgliedern der Stammfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen gleichgestellt.

Die zweite Verfügung bezieht sich auf die Hilfsbediensteten. Der bezügliche Erlaß (aus dem Monate August 1915) bestimmt, daß

jenen Hilfsbediensteten, die aus Anlaß des Krieges dienstunfähig geworden sind und seit deren Eintritt in den Provisionsfonds bis zum Zeitpunkte der Beendigung ihres gemäß dem oben unter I, A, 3. erwähnten Erlasses begonnenen

Digitized by Google

Krankenstandes mindestens fünf Jahre abgelaufen sind, ferner

den Hinterbliebenen jener Hilfsbediensteten, die aus Anlaß des Krieges gestorben sind und seit deren Eintritt in ein Altersversorgungsinstitut der Staatseisenbahnverwaltung bis zu ihrem Ableben mindestens fünf Jahre abgelaufen sind,

die ihnen jeweils zukommenden gesamten Militärversorgungsgenüsse, wenn sie nicht die zufolge der einschlägigen Bestimmungen der Fondssatzungen nach einer Teilnahmszeit von zehn Jahren gebührenden Versorgungsgenüsse erreichen, aus den Mitteln ihres Provisionsfonds auf dieses Ausmaß zu ergänzen sind.

Die zuerst angeführten kriegsverletzten Hilfsbediensteten sowie den genannten Hinterbliebenen nach Hilfsbediensteten werden die für provisionierte Bedienstete und deren Familienangehörige oder Witwen und Waisen nach diesen Bediensteten vorgesehenen Fahrbegünstigungen sowie der Bezug von Brennmaterial aus Bahnvorräten auch dann gewährt, wenn ihnen infolge der Höhe der in Rechnung gebrachten militärischen Versorgungsgenüsse tatsächlich eine Leistung aus Fondsmitteln nicht erfolgt wird.

Durch diesen Erlaß wurde also die oben erwähnte Vorschrift, daß bei den Hilfsbediensteten durch die militärische Einrückung die Fondsmitgliedschaft unterbrochen wird, in Wirklichkeit wieder aufgehoben.

Im Vergleiche zu den statusmäßig eingereihten Bediensteten, bei denen — wie erwähnt — derzeit ebenfalls eine fünfjährige Wartezeit allgemein eingeführt ist, besteht ein Unterschied nur in zweifacher Richtung:

Hilfsbedienstete sind besser gestellt als die statusmäßig eingereihten Bediensteten, insoferne sie für die als Fondsteilnahmszeit zu beurteilende Zeit des Militärdienstes und des Krankenstandes keine Fondsbeiträge zu entrichten haben.

Eine ungünstigere Behandlung als die statusmäßig eingereihten Bediensteten erfahren die Hilfsbediensteten dadurch, daß in ihre Zivilversorgungsgenüsse alle militärischen Versorgungsgenüsse einzurechnen sind, während auf die Zivilversorgungsgenüsse der statusmäßig eingereihten Bediensteten nur solche militärische Pensionen (Erziehungsbeiträge) anzurechnen sind, die auch bei den pragmatischen Zivilstaatsbediensteten als anrechenbar gelten. Den Hilfsbediensteten werden also angerechnet sowohl

a) die in den Militärversorgungsgesetzen vom 27. Dezember 1875, R. G. Bl. Nr. 158, vom 27. April 1887, R. G. Bl. Nr. 41 und vom 19. März 1907, R. G. Bl. Nr. 86, festgesetzten Versorgungsgenüsse mit Ausschluß der Verwundungszulagen auf Grund der §§ 35 bis 46 des erstgenannten Gesetzes und der in § 5 des zu zweitgenannten Gesetzes vorgesehenen 50%igen Witwenpensionszuschüsse- als auch

b) die auf Grund der Kaiserlichen Verordnung vom 12. Juni 1915, R. G. Bl. Nr. 161, etwa gewährten Unterhaltsbeiträge oder staatlichen Unterstützungen mit Ausschluß jener Teilbeträge dieser Versorgungsbezüge, die dem Bezugsberechtigten für seine Vorfahren, Geschwister, Schwiegereltern und für uneheliche Kinder gezahlt werden.

Dagegen unterliegen bei den statusmäßig eingereihten Bediensteten lediglich die unter *a*) erwähnten Bezüge der Anrechnung.

Im übrigen hat sich auf dem in Rede stehenden Gebiete noch das Bedürfnis herausgestellt, die Bestimmungen über die Voraussetzungen für die Bewilligung von Erziehungsbeiträgen an militärisch eingerückte Waisen nach Eisenbahnbediensteten durch gewisse, den außerordentlichen Verhältnissen Rechnung tragende Erleichterungen zu ergänzen, und ferner für gewisse Kreise von Angehörigen eingerückter Bediensteter, deren Lebensunterhalt durch die geltenden Vorschriften nicht ausreichend gesichert wäre, durch Gewährung von Unterhaltsbeiträgen vorzusorgen.

---

50 Jahre Wiener Straßenbahn.

(Schluß zu Nr. 22.)

Auf lange Zeit ertraglose Linien, weit über das dicht bewohnte Stadtgebiet hinaus, wurden neu gebaut, um der Besiedlung neue Gebiete zu erschließen. Die Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf 10, dann $10^1/_2$ und zuletzt auf 11·8 *km* bewirkte eine vollständige Umwälzung in den Wohnungsverhältnissen und das Entstehen neuer Bezirksteile. Die stete Beobachtung aller Neuerungen der Technik in bezug auf Gleisbau und Wagenbau sowie gewissenhaftes Studium der Verkehrsbedürfnisse hat ein ununterbrochenes, mitunter sprunghaftes Fortschreiten in der Entwicklung des Unternehmens bewirkt. Zu Anfang 1903 noch 132·5, mit der Neuen Wiener Tramway 170·5 *km* lang, ist das Netz auf rund 270 *km* Länge angewachsen. Etwa 1500 Trieb- und 1600 Anhängewagen mit 65.000 Sitz- und 58.000 Stehplätzen sind im Betriebe nebst einer großen Zahl Hilfsfahrzeuge, zumeist mit eigenem Kraftantrieb. Die vielerlei Wagentypen, insbesondere jene mit geteiltem Ein- und Ausstieg und verglasten Plattformen haben von Wien aus den Anstoß zu wesentlichen Fortschritten im Waggonbau gegeben.

Der Dampfbetrieb auf den Linien Kagran—Gr.-Enzersdorf und Mauer—Mödling der 1907/08 verstadtlichten Dampftramway vormals Krauß & Comp. ist von untergeordneter Bedeutung, nachdem die wichtigen Verbindungen mit dem 21. Bezirk und im 13. Bezirk schon 1908 und 1909 elektrisch ausgestaltet wurden. Ganz entlegene Bezirksteile, wie Kaiser-Ebersdorf, Leopoldau und Salmannsdorf wurden mit Kraftstellwagen an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Mittlerweile hat Kaiser-Ebersdorf seine eigene Straßenbahn erhalten und eine Linie nach Leopoldau ist augenblicklich im Bau begriffen.

Die Fahrtleistung ist von 116.000 Wagenkilometern im Tagesdurchschnitt des Jahres 1903 auf rund 260.000 Kilometer täglich gestiegen, insgesamt also um 120%, die Zahl der beförderten Personen von 158 Millionen auf 333 Millionen, demnach etwas mehr als das doppelte und täglich nahezu eine Million Menschen. Der Dreiwagenzug mit einem Fassungsvermögen von 120 bis 150 Menschen ist eine gewöhnliche Erscheinung geworden. Die weitere Steigerung der Beförderungsmöglichkeit durch stockhohe Wagen steht unmittelbar bevor. Mit dem Wachsen des Verkehres und der Vermehrung des Fahrparkes hält der Bau neuer Bahnhöfe sowie die Erweiterung und völlige Umgestaltung bereits bestandener Bahnhöfe gleichen Schritt. Die Wohnungsfrage, die im letzten Jahrzent sich zu einer die Allgemeinheit bewegenden Bedeutung zugespitzt hat, hat der Gemeinde-

Digitized by Google

verwaltung Anlaß geboten, daß neben großen Verwaltungsgebäuden mit zahlreichen Wohnungen für die daselbst beschäftigten Angestellten umfangreiche Bedienstetenwohnhäuser und in den letzten Jahren ganze Wohnhausgruppen errichtet wurden. Insgesamt stehen den Angestellten rund 6600 Wohnungen in eigenen Häusern des Unternehmens und dessen Pensionskasse zur Verfügung. Der Kostenaufwand dafür beläuft sich auf etwa 20 Millionen Kronen. Die Wohnungen sind in gesundheitlicher Beziehung nach allen Richtungen entsprechend ausgestattet, die Häuser selbst mit Badeanlagen und Spielplätzen versehen. Besonders die jüngsten, unter dem derzeitgen Bürgermeister erbauten Bedienstetenwohnhäuser kennzeichnet ein Hauch wohnlicher Schönheit, der die kühle Zweckmäßigkeit moderner Kleinwohnungshäuser wohltuend durchwärmt.

Dies gilt vor allem von dem Erholungsheim, das über Anregung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner im Jahre 1913 den von Krankheit genesenen Straßenbahnbediensteten aus einem ehemaligen Herrschaftssitze in Deutsch-Altenburg geschaffen wurde.

Die Fürsorge für die Angestellten, deren Zahl sich seit der Verstadtlichung gleichfalls verdoppelt hat und über 12.000 beträgt, erstreckt sich auf die Schaffung einer Alters- und Invaliditätsversorgung, die eine 35-, zum großen Teile sogar schon eine bloß 30jährige Dienstzeit zur Grundlage hat und Ruhebezüge bis zur vollen Höhe des Gehaltes und Wohnungsgeldes gewährleistet. Den Zeiten des ersten Betriebes waren begreiflicherweise derartige Einrichtungen ebenso wie die Kranken- und Unfallfürsorge, die für die Straßenbahner sehr weit über das gesetzliche Ausmaß reichen, vollständig fremd. Heute verfügen bloß die beiden Ruhegehaltskassen der Beamten und der übrigen Angestellten über ein Vermögen von zusammen mehr als 21 Millionen Kronen. Die Unfallfürsorge hat die Gemeinde in eigener Rechnung ausgestaltet. Streitigkeiten, wie sie früher zu Zeiten des privaten Betriebes die Versicherungsgesellschaften unausgesetzt beschäftigt hatten, sind selten geworden. Auch die Sicherheit der Fahrgäste und Fußgänger ist erheblich gestiegen, als technische Neuerungen, wie der selbsttätige Fangkorb und die Sandstreuvorrichtung binnen kurzem allgemein eingeführt worden sind. Zu den Einrichtungen, die jenem Zweck dienen, zählt auch die Anlage der unterirdischen Gänge mit allem Zubehör vor dem Zentralfriedhof, wenn der Gräberbesuch zu Allerheiligen und Allerseelen anfangs November ganz Wien in Bewegung setzt und die größten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn stellt. Seit Jahren bildet auch dieser Verkehr eine Glanzleistung des technischen Betriebes, die allgemein anerkannt wird. Sie wird verständlich, wenn man sich vorstellt, daß in einer Stunde während der stärksten Zeit fast 30.000 Menschen in einer Richtung befördert werden.

Der Aufwand für das Unternehmen ist natürlich auch nicht gering. Während noch im Jahre 1903 rund 126 Millionen Kronen festgelegt waren, ist das Anlagevermögen jetzt auf 194 Millionen Kronen gestiegen. Wenn wir noch zum Schlusse erwähnen, daß vom reinen Überschuß seit 1903 rund 26 Millionen Kronen in den Säckel der Gemeinde für Zwecke der städtischen Verwaltung geflossen sind, so kann es nur eine Stimme geben, daß auch in diesem Punkte die Verstadtlichung die einzig richtige Lösung der für die Bewohnerschaft so wichtigen Frage des Massenverkehres gewesen ist.

Weit über den Interessenkreis der Stadt Wien und ihrer Bevölkerung hinaus erwies sich der Segen der Verstadtlichung gerade in der schweren Zeit, in die das Jubiläum der Wiener Straßenbahnen fällt. Denn keine private Verwaltung hätte sich zu den großen Opfern entschließen können, welche das Straßenbahnunternehmen in diesem Kriege der Wehrmacht des Reiches, der Sorge für die verwundeten Krieger und für die Familien seiner zum Waffendienste berufenen Angestellten bringt.

Dr. Weiskirchner, der seinerzeit als erster Beamter der Stadt Wien an den Sorgen und Mühen der Verstadtlichung teilgenommen hat, wußte auch als Kriegsbürgermeister das städtische Verkehrsmittel seiner Fürsorge für die Bevölkerung dienstbar zu machen, indem er es zur Beförderung von Kohle und Lebensmitteln verwendete.

Der weite Blick, die Großzügigkeit und Zielsicherheit, welche die Gemeindepolitik während des Weltkrieges kennzeichnen, berechtigen zu der Hoffnung, daß das Jubiläum der Wiener Straßenbahnen, mag es auch als beachtenswerter Merkpunkt zu einem Rückblicke einladen, doch keinen Ruhepunkt in ihrer Entwicklung bilden wird.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschließung vom 15. November d. J. in Anerkennung besonderer Verdienste um die militärische Sanitätspflege im Kriege dem Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherrn von Forster taxfrei den Verdienststern vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration und dem Sektionschef, Direktor der Nordbahndirektion, Dr. Karl Freiherrn von Banhans taxfrei das Ehrenzeichen erster Klasse vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration allergnädigst zu verleihen geruht.

Zufolge Mitteilung des k. u. k. Armee-Oberkommandos vom 13. Juni 1915, Res.-Nr. 6258, wurde dem Betriebsdirektor Hofrat Dr. Hermann Tschiggfrey, ferner den nachbenannten gesellschaftlichen Beamten, und zwar dem Oberinspektor Josef Klein, Stationschef in Teschen, den Titular-Inspektoren Eduard Woynar, Stationschef in Oderberg, und Adolf Predikant, Vorstand der Abteilung für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst sowie dem Ingenieur Josef Richter die belobende Anerkennung des Armee-Oberkommandos für vorzügliche Dienstleistung vor dem Feinde ausgesprochen.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehre allergnädigst zu verleihen geruht: das goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Beamten der Betriebsdirektion Wilhelm Eibenstein, Karl Palme und Anton Rabel, zugeteilt der k. u. k. Feldtransportleitung I in Krakau.

Aus dem Personalstande der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) wurden in weiterer Folge für militärische Verdienste ausgezeichnet: Durch Verleihung des Militär-Verdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration: Der vor dem Feinde gefallene Kontrollor Felix Chrapek, Betriebsdirektion.

Durch Verleihung der Silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse und des Eisernen

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

Kreuzes II. Klasse: Beamter Rudolf Gunka, Station Teschen.

Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse und der silbernen Krieger-Verdienstmedaille am Bande des Eisernen Kreuzes: Magazinsarbeiter Johann Noga, Station Teschen.

Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: Bremser Johann Rucki, Station Teschen, Magazinsarbeiter Johann Kinzel, Station Teschen.

Durch Verleihung der silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: Kondukteur Johann Koszmann, Station Teschen, Zugspacker Alois Zerwa, Station Teschen, Heizhausarbeiter Paul Jachnicki, Heizhaus Jablunkau.

Durch Verleihung des silbernen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille und der silbernen Krieger-Verdienstmedaille am Bande des Eisernen Kreuzes: Lokomotivführer Viktor Marciniak, Heizhaus Karwin.

Durch Verleihung der bronzenen Tapferkeitsmedaille: Zugspacker Johann Kasparides, Station Teschen, Zugspacker Joh. Staniek, Station Teschen.

Ein Sanitätszug als Kriegsspende. Vor kurzem wurde im Wiener Nordbahnhofe ein vollständiger Krankenzug von 26 Wagen an die Kriegsverwaltung übergeben, den der Großindustrielle J. Petschek in Aussig a. d. Elbe in der Simmeringer Waggonfabrik auf seine Kosten hat bauen und ausrüsten lassen. Herr Petschek hatte sich jede geräuschvolle Feierlichkeit bei der Übergabe der Spende verbeten. Unter Führung des Chefarztes des Sanitätszuges Oberarzt Dr. Sonnenfeld wurde der Zug von der erschienenen Gesellschaft besichtigt, der die Bezeichnung „K. u. k. permanenter Krankenzug Nr. 47, Stiftung J. Petschek, Aussig a. d. Elbe“ führt. Der Zug besteht aus 7 Krankenwagen für Schwerverletzte, 8 Krankenwagen für Leichtverletzte, 2 Personalwagen, 1 Operationswagen, 1 Kommandantenwagen, 1 Speisewagen, 1 Vorratswagen, 1 Küchenwagen, 1 Magazinswagen, 1 Rüstungswagen, 1 Ausrüstungswagen und 1 Desinfektionswagen. Die 26 Wagen stellen eine mit den neuesten medizinischen Hilfsmitteln ausgestattete Heilanstalt dar. Die Wagen sind miteinander durch Fernsprecher verbunden. Nach der Besichtigung hielt Herr Petschek an die Vertreter des Kriegsministeriums eine Ansprache, in der er unter anderem ausführte: „In dieser ernsten Kriegszeit ist unser Denken und Fühlen bei der Armee im Felde, der der Schutz unserer Grenzen und von Hof und Haus anvertraut ist. Nur dieser Gedanke leitete mich, als ich die Bitte an Sie richtete, diesen Zug bauen und Ihrer Verwaltung übergeben zu dürfen. Wenn nur ein Bruchteil all meiner Wünsche, die ihn auf seiner ersten Fahrt begleiten, in Erfüllung gegangen sein wird, wenn er den todesmutigen Kämpfern, die ihr Alles für den Schutz der Heimat opfern, Hilfe gebracht haben wird, dann werde ich glücklich sein, im Bewußtsein, einen Teil der Pflicht erfüllt zu haben, die wir im Hinterlande für unsere Helden im Felde zu erfüllen schuldig sind.“ Oberst Krönais dankte hierauf in herzlichen Worten für die hochherzige Spende, die Herr Petschek in bescheidener Weise und in aller Stille dargebracht habe. Auf Wunsch des Sanitätspersonals wurde im Speisesaal des Zuges ein Bild des Spenders angebracht, auf dem sich folgende Widmung befindet: „Anläßlich der ersten Fahrt des Krankenzuges Nr. 47 gedenke ich der Worte, die einer der edelsten Menschen auf Habsburgs Thron über der Pforte des Allgemeinen Krankenhauses in Wien anbringen ließ: Saluti et solatio aegrorum. Heil und Trost auch unseren kranken und verwundeten Kriegern. Petschek.“

Reglementarische Kriegsmaßnahmen. Auf Grund des § 78, Absatz 2 E. B. R., wird mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums vom 19. d. hinsichtlich der Wiener Bahnhöfe der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft das Recht der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder sie durch andere als die von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer abholen zu lassen, mit Ablauf des 21. November 1915 aufgehoben. Es werden daher mit diesem Tage auch alle auf den bezeichneten Bahnhöfen erliegenden Erklärungen und Vollmachten über die Zustreifung der Güter für die Dauer dieser Verfügung ungültig.

Infolgedessen werden von dem bezeichneten Zeitpunkte an alle auf den Wiener Bahnhöfen der Staatsbahnen und der Südbahngesellschaft lagernden oder noch ankommenden Stückgüter, soweit für diese Bahnhöfe ein bahnseitiger Rollfuhrdienst bereits besteht oder noch errichtet wird, von der bahnseitigen Rollfuhrunternehmung dem Empfänger zugestreift. Von der Zuführung durch die bahnseitige Rollfuhrunternehmung bleiben jedoch ausgeschlossen:

1. Sendungen aller Art, bei denen der Frachtberechnung ein Gewicht von mindestens 5000 *kg* für den Wagen und Frachtbrief zugrunde gelegt wird, oder die tarifmäßig vom Empfänger abzuladen sind, und lebende Tiere, mit Ausnahme kleiner zahmer Tiere in Käfigen, Kisten u. dgl. 2. Lebensmittel (Milch, Eier u. dgl.), die als Eilgut regelmäßig für bestimmte Empfänger anlangen und von diesen ohne Benachrichtigung abgeholt werden. 3. Gebrechliche Gegenstände. 4. Die gemäß § 54 (2) A und B—2 und 3 E. B. R. nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. 5. Güter, die mit einer Nachnahme nach Eingang von mehr als K 400 belastet sind. 6. Güter, die vor Ausfolgung einer zollamtlichen Behandlung zugeführt werden müssen oder über Verlangen der verzehrungssteueramtlichen Organe wegen ihrer Verpackung (zum Beispiel wegen versperrter Behältnisse) nur in Gegenwart des Empfängers verzehrungssteueramtlich behandelt werden können. 7. Bahnlagernd gestellte Güter.

Die durch die bahnseitige Rollfuhrunternehmung zugeführten Güter müssen von den Empfängern ohne Verzug abgenommen werden, widrigenfalls die nicht angenommenen Güter gemäß § 81, Absatz (4) a. E. B. R., sofort ohne Förmlichkeit verkauft werden.

Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft 1913/14. Nach dem dem Abgeordnetenhause vom Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegten Bericht über die Ergebnisse der vereinigten preußischen und hessischen Eisenbahnen hat sich das gemeinsame Betriebsnetz weiter auf 39.425 (i. V. 39.090) *km* erhöht, wovon auf preußisches Eigentum 38.122 (37.788), auf hessisches 1262 (1261) und auf badisches 40 *km* entfallen. Die Länge der in den einzelnen preußischen Ländern gelegenen Privateisenbahnen und Strecken fremder Eisenbahnen belief sich Ende März 1914 auf 2928 (2922) *km*, ungerechnet 13.918 (13.328) *km* nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen. Das verwendete Anlagekapital aller preußisch-hessischen Staatsbahnen wird mit 12.623 (12.001) Mill. Mark verzeichnet. Die Steigerung beträgt somit 621·46 Mill. Mark oder 5·18 v. H. Für den Kilometer ergibt sich ein Anlagekapital von Mk. 319.103 (Mk. 305.990) also ein Mehr von Mk. 13.113 oder 4·29 v. H. An Betriebsmitteln waren Ende des Berichtsjahres 21.609 (20.783) Lokomotiven und Triebwagen, 43.971 (41.627) Personenwagen, 12.638 (11.904) Gepäckwagen und 500.739

Digitized by Google

(472.686) Güter- und Arbeitwagen vorhanden. Die Beschaffungskosten der als Zugang für 1913/14 ausgewiesenen Fahrzeuge betrugen 293·14 Mill. Mark. Insgesamt wurden bis Ende 1914 zur Beschaffung und zum Umbau von Fahrzeugen 4601·42 Mill. Mark verwendet. Die Beschaffungskosten aller damals vorhandenen Fahrzeuge beziffern sich auf 3490·89 Mill. Mark oder 27·69 v. H. des Anlagekapitals, der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken.

Die Betriebsleistungen betrugen im abgelaufenen Jahre 551·70 (535·72) Mill. Zugkilometer, was einer Vermehrung um 2·98 v. H. entspricht, und 24.644 (23.938) Mill. Wagenachsenkilometer, die eine Zunahme um 2·95 v. H. ergaben. Die Zahl der beförderten Personen ist weiter auf 1268·08 (1230·92) Mill. oder um 37·15 Mill. gleich 3·02 v. H. gestiegen. Auf die I. Wagenklasse entfielen davon 1·40 (1·56) Mill. Personen gleich 0·11 (0·13) v. H., auf die II. Wagenklasse 112·26 (111·71) Mill. gleich 8·85 (9·07) v. H., auf die III. Wagenklasse 569·82 (546·76) Mill. gleich 44·94 (44·42) v. H., auf die IV. Wagenklasse 571·67 (558·48) Mill. gleich 45·08 (45·37) v. H. Dazu tritt noch eine Militärbeförderung von 12·93 (12·41) Mill., die 1·02 (1·01) v. H. von der Gesamtsumme ausmacht. Der stärkste Zuwachs am Ertrag entfiel somit wieder auf die beiden untersten Wagenklassen, wobei die dritte allein eine Mehreinnahme von 23·07 Mill. Mark, die vierte eine solche von 13·19 Mill. Mark erzielte. An Fahrkartensteuer wurden 16·55 (16·03) Mill. Mark vereinnahmt, im Gepäckverkehr 21·07 (20·39) Mill. Mark. Im Güterverkehr hat sich die Zahl der gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen um 3·17 Mill. oder um 0·78 v. H. auf 409·67 (406·50) erhöht. Hiezu treten noch 50·60 (48·20) Mill. frachtfrei beförderte Güter, so daß die gesamte beförderte Gütermenge 460·27 (454·70) Mill. *t* betrug. Der Anteil des Güterverkehrs an der gesamten Betriebseinnahme beträgt 65·35 (65·95) v. H. Die Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehre betrugen 1671·21 (1649·81) Mill. Mark oder 21·41 Mill. Mark gleich 1·30 v. H. mehr. An der Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr ist der innere Verkehr der eigenen Bahnen mit 1107·27 (1075·61) Mill. Mark oder 66·26 (65·20) v. H. der Verkehr mit fremden Bahnen mit 536·52 (544·20) Mill. Mark oder 32·10 (32·98) v. H. und der Durchgangsverkehr mit 27·43 (30·00) Mill. Mark oder 1·64 (1·82) v. H. beteiligt. Die durchschnittliche Monatseinnahme betrug aus dem Güterverkehr 139·27 (137·48) Mill. Mark, die durchschnittliche Tageseinnahme 4·58 (4·52) Mill. Mark. Die größte Monatseinnahme brachte in den beiden letzten Rechnungsjahren der Oktober, die geringste im Jahre 1913 der Jänner, im Jahre 1912 der Juni. Der Gesamtverkehr an Kohlen, Briketts und Koks ist weiter auf 171·72 (166·08) Mill. *t* und die Einnahme hieraus auf 450·46 (437·69) Mill. Mark gestiegen. Von dem gesamten öffentlichen Güterverkehr machte der Kohlenverkehr 37·31 (36·53) v. H. aus.

Die Summe der Verkehrseinnahmen beträgt 2384·62 (2340·77) Mill. Mark und ist auf 43·85 Mill. Mark gestiegen. Zuzüglich der verschiedenen Einnahmen betragen die Gesamteinnahmen 2557·34 (2501·45) Mill. Mark oder 55·89 Mill. Mark, bezw. 2·23 v. H. mehr. Demgegenüber sind die Gesamtausgaben stärker gestiegen; sie beliefen sich auf Mk. 1769·85 (Mk. 1658 35), sind also um 111·50 Mill. Mark oder 6·72 v. H. höher. An diesen Ausgaben nehmen die „persönlichen Ausgaben" mit 861·65 (808·04) Mill. Mark oder mit 6·63 v. H. mehr teil und umfassen 48·68 (48·73) v. H. der Gesamtausgaben. Die sachlichen Ausgaben erforderten 908·20 (850·31) Mill. Mark oder 6·81 v. H. mehr. Zu den persönlichen Ausgaben gehören 338·85 (322·62) Mill. Mark Besoldungen, ferner die Remunerierung von Hilfsarbeitern, Löhnen und Stellenzulagen usw. mit Mk. 267·79 (245·05), Reise- und Umzugskosten, usw. mit 60·07 (57·51) Mill. Mark, Wohnungsgeldzuschüsse für Beamte mit 61·06 (58·22) Mill. Mark, außerdem 10·99 (7·93) Mill. Mark Unterstützungen und Mk. 116·28 (109·79) sonstige persönliche Ausgaben. Unter den sachlichen Ausgaben erscheinen unter anderem 238·07 (216·28) Mill. Mark Unterhaltung und Ergänzung der Betriebsmaterialien, 298·41 (283·04) Mill. Mark Unterhaltung usw. der baulichen Anlagen, 290·01 (271·77) Mill. Mark Unterhaltung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen. Im einzelnen wurden ausgegeben für Beschaffung von Kohlen, Koks und Briketts 157·91 (144·22) Mill. Mark, für Beschaffung von sonstigen Betriebsmitteln 34·14 (29·68) Mill. Mark, für Bezug von Wasser, Elektrizität, Gas usw. von fremden Werken 21·63 (19·74) Mill. Mark. Der Durchschnittspreis einer Tonne Kohle stellte sich höher als im Vorjahre und für Steinkohle mit Mk. 12·58 um 60 Pfg., für Steinkohlenbriketts mit Mk. 13·53 um Mk. 1·22, für Koks mit Mk. 20·36 um Mk. 1·92 und für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts mit Mk. 6·57 um 35 Pfg. Bezogen wurden in der Hauptsache 6·08 Mill. *t* Steinkohlen aus dem Ruhrgebiete, 3·96 Mill. *t* aus Oberschlesien, 0·37 Mill. *t* aus Niederschlesien und 0·52 Mill. *t* aus dem Saargebiete. Für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge wurden wie im Vorjahre 90 Mill. Mark ausgegeben, und zwar 49·29 (47·25) Mill. Mark für Lokomotiven, 16·65 (16·79) Mill. Mark für Personenwagen und 24·06 (25·96) Mill. Mark für Gepäck- und Güterwagen. An neuen Oberbaumaterialien wurden im Berichtsjahre unter anderem verwendet 251.577 (269.835) *t* Schienen, 112.183 (114.159) *t* Kleineisenzeug, 170.143 (173.935) *t* eiserne Bahn- und Weichenschwellen, 2·93 (3·15) Mill. Stück hölzerne Bahnschwellen und 140.804 (180.282) *m* hölzerne Weichenschwellen.

Auf das durchschnittliche Anlagekapital berechnet ergibt der Betriebsüberschuß eine Verzinsung von 6·39 v. H. gegen 7·17 v. H. im Vorjahr. Dabei ist zu bemerken, daß seit 1908/09 die Ruhegehaltslasten mit unter den Ausgaben erscheinen, während sie vor diesem Zeitpunkt getrennt aufgeführt waren. Der Betriebsüberschuß, der im Jahre 1912/13 einen Höchststand erreicht hatte, ist im Berichtsjahre trotz der gestiegenen Einnahmen um 55·61 Mill. Mark zurückgegangen, da die Ausgaben eine starke Erhöhung um nicht weniger als 111 Mill. Mark erfahren haben. An der Steigerung der Ausgaben nehmen die „persönlichen" mit 53 Mill. Mark und die „sachlichen" mit 58 Mill. Mark teil, bei welch letzteren die Materialverteuerung eine wichtige Rolle spielt. Im Dienste des Riesenbetriebes standen im Berichtsjahr 559.817 (525.322) Personen (7338 gegen 5670 i. V. Nebenbedienstete). Der Anteil Hessens am Betriebsüberschuß berechnet sich auf 17·25 (18·59) Mill. Mark, derjenige Badens am Verkehr der Main-Neckarbahn auf 0·80 (0·90) Mill. Mark. Von dem preußischen Anteil von 799·86 Mill. Mark dienen zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld 276·64 Mill. Mark, bezw. 47·84 Mill. Mark, zusammen also 324·48 Mill. Mark, als Zuschuß zum Extraordinarium des Eisenbahnetats 142.97 Mill. Mark, für allgemeine Staatszwecke 234·10 Mill. Mark und als Ergänzung des Ausgleichfonds 91·04 Mill. Mark.

BUCHANZEIGEN.

Neueste Erfindungen und Erfahrungen auf dem Gebiete der praktischen Technik, Elektrotechnik, der Gewerbe, Industrie, Chemie, der Land- und Hauswirtschaft usw. XLII. Jahrg. 1915, Heft 12 (A. Hartlebens Verlag, Wien). Preis ganzjährig für 13 Hefte K 10. Einzelne Hefte 80 h.

Digitized by Google

Aus dem Inhalte des vorliegenden Heftes führen wir an: Das Verhalten des Betons und Eisenbetons gegen Geschosse. — Desinfektion mit Formalindämpfen ohne Apparate. — Neuer Kilometer-Taschenzirkel D. R. G. M. — Metallegierung Cupror (Kupfergold). — Ersatz für Schmieröle. — Ersatzbereifung für schwere Lastwagen. — Elektrischer Betonstampfer. — Beton-Mischvorrichtung. — Massen für Vervielfältigung von Schriften. — Sonnenlicht als Kraftquelle.

Der europäische Krieg und der Weltkrieg. Historische Darstellung der Kriegsereignisse von 1914/15. Von A. Hemberger. Mit vielen Illustrationen, Porträts, Karten und Plänen. Das Werk erscheint in zehntägigen Heften, Großoktavformat, zu 50 h. A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig. Bisher 35 Hefte ausgegeben.

Von A. Hembergers „Der europäische Krieg und der Weltkrieg" liegen nunmehr die Hefte 31—35 vor und bestätigen das, was bisher Empfehlendes darüber gesagt wurde. Dem Fortschreiten der gigantischen Ereignisse folgend, bemüht sich der Verfasser mit Erfolg, dem Leser ein klares und außerordentlich fesselndes Bild von geschichtlicher Treue zu entrollen und der gestellten Aufgabe, ein Werk zu schaffen, das von dem glühenden Odem dieser großen Zeit durchweht ist, gerecht zu werden. Trotzdem der gewaltige Stoff, der immer noch an Umfang zunimmt, außerordentlich schwer zu bewältigen, ist durch geschickte Anordnung und Gliederung eine überraschende Übersichtlichkeit erzielt, die ebenso wie die historische Treue und die lebendige Art der Schilderung alle Anerkennung verdienen. Gute Karten und geschmackvolle Bilder sowie die gediegene Ausstattung unterstützen das Bestreben, ein Werk von bleibendem Wert zu schaffen.

Der Wall von Eisen und Feuer ist der Titel eines Buches, das in den nächsten Tagen bei Brockhaus (wie Hedins „Volk in Waffen" zum Preis von Mk. 1) erscheinen wird. Der bekannte Geograph und Forschungsreisende Professor Dr. Georg Wegener, Begleiter des Konprinzen auf seiner Indienfahrt, schildert darin seine wechsel- und abenteuerreichen Kriegserlebnisse vom Meer bis zu den Vogesen, in Belgien und Nordfrankreich, bei Ypern und Souchez, an der Lorettohöhe und in der Champagne, im Priesterwald und in den Argonnen, und an all den Stätten, die sich seit Beginn der jetzigen Völkerschlacht in Wahrheit zu einem unerschütterlichen „Wall von Eisen und Feuer" gegen den Erbfeind im Westen zusammengeschlossen haben. Wir werden auf das Buch zurückkommen.

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende. Die dritte Zusammenkunft am 11. November, zu welcher wiederum Frau Hofrat Manczka, Frau Regierungsrat Germ und Frau Direktor Proch Spenden an Bäckereien, Blumen und Zucker mitbrachten, ergab als Resultat des Fleißes unserer Damen 2100 Zigaretten und 12 Paar Socken. Die Arbeit wurde den Damen angenehm gestaltet durch vortreffliche Vorträge, die von einer Künstlerschar — gewonnen durch unsere, um das Gelingen der künstlerischen Darbietungen schon so oft bewährte Frau Professor Sommer — mit sichtlicher Freude geboten wurden. Wir hörten ein Flötenkonzert des Mitgliedes des Hofopernorchesters Herrn Van Lier, Lieder der Opersängerin Frl. Leopoldine Orntner, Liedervorträge des Herrn Dr. Benno Wunsch — lauter Glanzleistungen, wie solche eben nur von Künstlern zustande gebracht werden können. Einen besonderen Reiz gewann der Abend durch den Vortrag eigener Dichtungen Ihrer Exzellenz Frau Sophie von Jarzebecki, Dichtungen, deren feine Humoristik dieser liebenswürdigen, schon durch die Art ihres Auftretens die Anwesenden bezaubernden Dame eigen ist. Der Abend war sehr gut besucht, und unsere braven Wirtschaftsfrauen hatten alle Hände voll zu tun, um den Ansprüchen der zahlreichen Gäste zu genügen.

Eines eben solchen, vielmehr noch gesteigerten Zuspruches hatte sich die Zusammenkunft am 18. November zu erfreuen, nachdem trotz aller Geheimhaltung durchsickerte, was für Kunstkräfte für diesen Abend zu gewinnen, Frau Staatsbahnrat Alice Leipen gelungen war. Es genügt wohl sie aufzuzählen, und zwar: Pianistin Fräulein Margarete Gelbard, k. u. k. Kammersängerin Frau Laura Hilgermann, Schauspieler Herr Robert Nestelberger, Schauspielerin Fräulein Margit Suchy, begleitet vom Kapellmeister Herrn Johann Veith, Oberregisseur Herr Leopold Kramer und dessen Gemahlin Frau Kramer-Glöckner — es genügt eben diese Namen zu nennen und als selbstverständlich hinzustellen, daß deren Darbietungen vollen durchschlagenden Erfolg haben mußten und hatten.

Die Kunst dieser Lieblinge des Publikums kommt hier im intimeren Kreise noch mehr zum Ausdrucke als im großen Theater, weil hier jeder Künstler, unbeengt von szenischen und anderen Rücksichten seine Individualität voll zur Entfaltung zu bringen vermag, und echte Bewunderung und Dankbarkeit sprach aus den Beifallsstürmen, die jeder Darbietung folgten. Daß jedoch auch die besten Vorträge auf den eigentlichen Zweck der Zusammenkünfte, die Arbeitsleistung der Damen nicht hemmend einwirken, bewies das Ergebnis am Schlusse der Zusammenkunft: 1200 Zigaretten, 25 Paar warme Socken wurden abgeliefert und mit aufrichtigster Befriedigung führten wir nun schon 6000 Zigaretten für die Verwundeten und 44 Paar Socken an die Kriegsfürsorgestelle ab. Da uns die k. k. Nordbahndirektion aus ihrer Zuweisung 17 kg Wolle freundlichst überließ, ist wieder für die so notwendige Tätigkeit der Damen für einige Zeit vorgesorgt. Aber, verehrte Damen! Eile tut not; die Soldaten frieren und warten auf ihre Socken; bis 7. Dezember sollen alle übernommenen Wollvorräte aufgearbeitet nnd als Socken wieder abgeliefert sein. Darum bitten wir recht sehr um noch gesteigerte Tätigkeit, um den Termin einhalten zu können.

Das Arrangement des Damenabends am 25. November lag in den Händen Ihrer Exzellenz Frau Sophie von Jarzebecki; wir behalten uns wegen Raummangels vor, diesen im nächsten Hefte zu besprechen, bemerken aber jetzt schon, daß, wenn die Steigerung im Besuche und in der Auslese der künstlerischen Darbietungen weiter solche Fortschritte macht, unser Klub sehr bald sich als viel zu klein erweisen, und das Gebotene die weitestgehenden Erwartungen übertreffen wird.

Donnerstag den 2. Dezember, an welchem Tage — wie schon an erster Stelle angezeigt — unsere Zusammenkunft feierlicher veranstaltet wird, hat die Präsidentin des Damenkomitees Fräulein Irma von Wittek die Gewinnung der Kunstkräfte übernommen; Donnerstag den 9. Dezember Herr Hoforganist Professor Georg Valker. Bei dieser Zusammenkunft werden die als Spenden einlaufenden und aus dem Erträgnis der bisherigen Teeabende beschafften Liebesgaben für unsere Soldaten zu Päckchen verarbeitet werden; hoffen wir, daß da unsere Damen recht viel zu tun haben!

* * *

Bericht über die Klubversammlung am 23. November 1915.

Präsident Exzellenz Dr. von Wittek: Ich eröffne die heutige Klubversammlung und erlaube mir die erschienenen Kollegen und Gäste wärmstens und herzlichst zu begrüßen. Wir beginenn mit dem heutigen Abend, der einen doppelten Zweck verfolgt, nämlich die Ehrung unserer Jubilare und die Abhaltung eines in liebenswürdiger Weise von dem in unserem Kreise stets willkommenen Herrn Professor Dr. Przibram zugesagten Vortrages, unsere Wintersaison, der als Vorläufer einige, der Kriegsfürsorge gewidmete 5 Uhr-Tees vorangegangen sind, bei denen unsere Damen ihre im vergangenen Winter mit so schönem Erfolge begonnene gemeinnützige Tätigkeit mit gleichem Eifer fortsetzen. Ich freue mich, feststellen zu können, daß der Besuch der heutigen Versammlung, wie auch der vorausgegangenen Wohltätigkeitsjausen, ein ungewöhnlich reger ist. Diese Erscheinung bildet einen deutlichen Beweis dafür, daß trotz der außergewöhnlichen Verhältnisse und der Abwesenheit vieler Mitglieder, die im Felde stehen, doch durch treues Zusammenhalten der Mitglieder und der gegenseitigen Sympathien die Gewähr dafür gegeben ist, daß wir unser Klubleben aufrecht erhalten und ruhig weiterarbeiten können an unseren satzungsgemäßen Aufgaben.

In dieser Hoffnung begrüße ich Sie alle nochmals, ganz insbesondere aber Se. Exzellenz FML. von Madlé und die erschienenen Jubilare.

Ich habe Ihnen weiters eine Reihe von geschäftlichen Mitteilungen zu machen.

Unsere letzte Klubversammlung war die Generalversammlung am 15. Juni l. J. Der in dieser gefaßte Beschluß bezüglich Änderung

Digitized by Google

unserer Satzungen hat mit Erlaß der hohen k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 3. Juli 1915, Z. 1887/IV, die Genehmigung erhalten, so daß seither die neuen Satzungen, die allen Klubmitgliedern zugesendet wurden, in Geltung stehen.

Seit dieser letzten Klubversammlung haben wir leider eine Reihe treuer, bewährter Klubmitglieder durch den Tod verloren, deren Verlust unserem Klub sehr nahe geht. Es sind dies die Herren: Franz Baron Aichelburg, Revident im T. A. B., am nördlichen Kriegsschauplatz gefallen, Ernst Lichtenstadt, Oberinspektor im T. A. B., Se. Exzellenz Dr. Franz Liharzik, Franz Liskowetz, Zentralinspetkor i. R., Emil Petter, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen, Eduard Sellner, Oberinspektor der k. k. Staatsbahnen i. R., Christian Uzel, Hauptkassier der k. k. Nordbahn i. R., Isidor Weinberger, Kommerzialrat, Dr. Alois Weishut, Verwaltungsrat, Wolfgang Graf Wolkenstein, Oberinspektor der k. k. Generalinspektion, Franz Zeschitz, Inspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. R.

Von den Verstorbenen war Exzellenz Liharzik in den Jahren 1882 bis 1887 Präsident, 1888 bis 1891 Vizepräsident, 1892 und 1893 wiederum Präsident, Herr Oberinspektor Sellner im Jahre 1897 Rechnungsführer und häufig Ausschußrat unseres Klub. Sämtliche Verstorbene waren von uns allen hochgeschätzte Klubkollegen, deren Ableben wir innigst betrauern und denen wir ein dauerndes, ehrendes Gedenken bewahren werden.

Sie haben sich, meine geehrten Herren, von Ihren Sitzen erhoben, und Sie werden gestatten, daß dieser Ausdruck Ihrer Teilnahme und Hochschätzung für die Verstorbenen dem Protokoll der heutigen Versammlung einverleibt wird.

Erfreulicherweise haben wir jedoch Veranlassung, auch eine Anzahl neuer Mitglieder zu begrüßen, und zwar sind als ordentliche Mitglieder eingetreten, die Herren:

Hofrat Max Ritter von Grabmayer-Angerheim, Ingenieur William E. Hardy und Staatsbahnrat Karl Pistorius.

Ferner sind auf Grund der neuen Satzungen dem Klub als außerordentliche Mitglieder beigetreten nachfolgende Damen und Herren: Herr Wilhelm Gerike, k. k. Hofopernkapellmeister a. D., Herr Dr. Max Hell, k. k. Auskultant, Herr Otto Kanitz, Kommerzialrat, Herr Oskar Kraus, Direktor der Anglo-österr. reichischen Bank, Frau Alice Leipen, Staatsbahnratsgattin, Herr Leo Mändl, Industrieller, Frau Cäcilie Millemoth, Sektionschefwitwe, Herr Karl Pichler Edler von Deeben, k. k. Ministerialrat, Frau Fanny Rother, Oberbauratswitwe, Frau Irma Teirich-Sueß, Generaldirektorswitwe und meine Schwester Fräulein Irma von Wittek.

Ich begrüße die neuen Klubmitglieder auf das Herzlichste, freue mich, daß von der Möglichkeit, wonach auch Damen dem Klub beitreten können, schon Gebrauch gemacht wurde, und hoffe, auch künftig weitere Mitglieder begrüßen zu können, um so mehr, als die Kriegszeit die Reihen unserer Klubmitglieder leider über das gewöhnliche Maß gelichtet hat.

Weiters möchte ich Sie aufmerksam machen, daß die Verwaltung des „Fremdenblatt" unseren Klubmitgliedern eine 15%ige Ermäßigung der Bezugspreise gewährt, wenn mindestens 50 Anmeldungen vorliegen.

Die Direktion der Wiener Urania gewährt unter den in Nr. 22 unseres Kluborganes bekanntgegebenen Bedingungen eine 50%ige Ermäßigung des Jahresbeitrages.

Wie ich bereits erwähnt habe, werden unsere Donnerstagzusammenkünfte für Zwecke der Kriegsfürsorge, die sich erfreulicherweise allgemeiner Beliebtheit und stets steigenden Zuspruches erfreuen, und deren glänzende Resultate der vergangenen Saison Sie im Jahresbericht pro 1914 verzeichnet finden, auch in der gegenwärtigen Saison fortgesetzt, und die an den bisherigen vier Damenabenden vollbrachten Leistungen der Damen haben schon sehr nennenswerte Leistungen (es wurden bisher 47 Paar gestrickte Socken und 6800 Stück gestopfte Zigaretten abgeliefert) ergeben. Das Damenkomitee hat beschlossen, den bis einschl. 2. Dezember erzielten Reingewinn zum Ankaufe von Weihnachtsgaben für unsere Soldaten im Felde zu verwenden, deren Packung Donnerstag den 9. Dezember erfolgen wird. Hiefür werden Spenden erbeten und im Klubsekretariate, wo auch alle Auskünfte erteilt werden, entgegengenommen.

Die Zusammenkunft am 2. Dezember, als am Jahrestage der Thronbesteigung Seiner Majestät unseres erhabenen Herrn und Kaisers wollen wir aus dem Rahmen der allwöchentlichen Veranstaltungen besonders herausheben und festlich gestalten, die Herren werden daher ersucht, hiezu in dunkler Kleidung zu erscheinen.

Bei der Klubversammlung am 7. Dezember hält Herr Schriftsteller Siegmund Schilder einen Vortrag über: „Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkriege". Eingeführte Gäste sind willkommen.

Heute hält Herr Universitätsprofessor Dr. Karl Przibram einen Vortrag über: „Die wirtschaftlichen Aufgaben Österreichs nach dem Kriege", dem wir mit gespanntem Interesse entgegensehen. Ehe ich dem Herrn Vortragenden das Wort erteile, möchte ich hervorheben, daß die erste Versammlung der Saison der Ehrung unserer Jubilare gewidmet ist. Es gereicht, einer von unserem Klub hochgehaltenen Übung entsprechend, mir zu aufrichtiger Befriedigung, jenen Klubmitgliedern, die nunmehr durch 25 Jahre unserem Klub angehören, das für dieses Jubiläum gestiftete Diplom und silberne Ehrenzeichen des Klub überreichen zu können.

Es sind dies die Herren: Hofrat Alois Albrecht, Oberbaurat Franz Florian, Hofrat Rudolf Grimus von Grimburg, Regierungsrat Johann Herrdegen, Oberst Josef Kuderna (Mödling), Inspektor Gustav Matzak, Oberbaurat Vinzenz Roller, kaiserl. Rat Franz Strack (Innsbruck), Oberstaatsbahnrat Ing. Rudolf von Ziffer.

Von diesen haben Herr Oberbaurat Florian, Herr Regierungsrat Herrdegen, Herr Inspektor Matzak, Herr Oberbaurat Roller und Herr kaiserl. Rat Strack ihr Fernbleiben infolge Krankheit bezw. Abwesenheit von Wien angezeigt, und wird die Zusendung der Diplome und Ehrenzeichen veranlaßt werden. Wir begrüßen in Herrn Hofrat Albrecht den erst jüngst ausgezeichneten Funktionär auf einem der wichtigsten Posten des Staatsbahnbetriebes, in Herrn Oberbaurat Florian den langjährigen bewährten Leiter der Bahnabteilung der k. k. Nordbahn, in Herrn Hofrat von Grimburg den weit über die Grenzen Österreichs rühmlichst bekannten Ingenieur, einen Veteran und eine Zierde der Technik Österreichs, den Präsidenten unseres Klub in den Jahren 1890 und 1891; in Herrn Regierungsrat Herrdegen den zielbewußten Direktor der Aspangbahn, dessen rastlosem Bemühen diese Bahn ihren Aufschwung verdankt; in Herrn Oberst Kuderna den treuen Kameraden, der auch nach seinem Scheiden aus der Aktivität die Mitgliedschaft in unserem Klub beibehielt, in Herrn Inspektor Matzak den bestbekannten ehemaligen Vorstand von Prerau, einer der größten und wichtigsten Stationen der Monarchie; in Herrn Oberbaurat Roller den genialen Techniker, dessen Individualität auf den Linien der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft richtunggebend war; in Herrn kaiserl. Rat Strack den unermüdlichen, schöpferischen Direktor der Südbahn, der auch in den schönen Bergen Tirols unseres Klub freundlichst gedenkt, in Herrn Ing. von Ziffer den freundlichen, beliebten Kollegen, der, wie sein hochverehrter Vater, die Ziele unseres Klub tatkräftig zu fördern stets bereit ist.

Mit den besten Glückwünschen zu dem heutigen Jubiläumstage verbinden wir den herzlichsten Dank für die unserem Klub bewiesene Anhänglichkeit, für das treue Ausharren bei unserem Vereine und hoffen, daß die Herren Jubilare auch weiterhin in vollem Wohlbefinden und alter Freundschaft häufig in unserer Mitte erscheinen werden. Unsere Vereinigung ist eine aus dem Gefühle der kollegialen Zusammengehörigkeit hervorgegangene Körperschaft, keinerlei besondere Vorteile erwachsen aus der Mitgliedschaft, bescheiden sind die Leistungen, die wir bieten können, nur das Gefühl der gegenseitigen Sympathie, die uns allen gemeinsame Treue zum Berufe führt und hält uns zusammen und daß Sie meine Herren Jubilare an diesen Grundsätzen durch 25 Jahre festhielten, daß Sie uns auf unserem Wege treulich begleiteten, dafür sagen wir Ihnen Dank und bitten Sie gleichzeitig, uns auch fürderhin diese alte, bewährte Treue bewahren zu wollen (Beifall).

Und nun bitte ich die verehrten Herren, die Diplome in Empfang zu nehmen.

Hofrat von Grimburg.

Eure Exzellenz! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Vor allem danke ich herzlichst für die mich ehrende, besonders freundliche Begrüßung. Es ist eine alte gute Sitte, daß die Freunde bei einer solchen Feier, wie ich sie heute begehe, den überschätzen, den Sie in liebenswürdiger Weise ehren wollen. Nur so kann ich die überaus freundlichen Worte, deren sich Seiner Exzellenz bezüglich meiner Person bedient hat, annehmen als wohlwollenden Ausfluß seiner freundschaftlichen Gesinnung, auf die ich den größten Wert lege. Meine verehrten Damen und Herren! Vor 56 Jahren bin ich als Beamter des Maschinendienstes bei der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft eingetreten. Ich könnte also schon seit 56 Jahren Mitglied des Klub sein, wenn er damals schon bestanden hätte.

Wenn ich nach einer pflichtgemäßen Gewissenserforschung jetzt versuchen wollte, den Blick rückwärts zu wenden auf die Geschehnisse der letzten Periode, die für mich heute gefeiert wird, so würde das, was ich zu sagen hätte, mit Rücksicht auf den zu kurzen Zeitraum, nicht viel und nichts all zu Bedeutendes enthalten. Aber immerhin möchte ich auf die erstaunliche Ausbreitung hinweisen, die die Eisenbahn in den letzten Jahrzehnten erfahren hat. Diese Entwicklung war begleitet von der ziemlich nennenswerten Erhöhung der Zugsgeschwindigkeit, der normalen und maximalen Zugsgeschwindigkeit, begleitet von der intensiven Ausgestaltung und Verbesserung aller Einrichtungen, die die Sicherheit des Reiseverkehres gewährleisten, begleitet endlich von jenen

Digitized by Google

Maßnahmen, die in sozialpolitischer Beziehung vorgesehen wurden, um Vorsorgen für das Personal im Eisenbahndienste in solch großem Ausmaße zu treffen, daß sie, man kann wohl sagen, als vorbildlich zu bezeichnen sind für andere Berufszweige. Meine Herren und Damen! Wenn durch die Eisenbahn, wie das schon Ghega so treffend gesagt hat, die Kultur gehoben und verbreitet wird, so kann die früher erwähnte außergewöhnliche Entwicklung der Eisenbahnen als Maßstab gelten für die Fortbildung und Steigerung der modernen Kultur. Für das markanteste Moment der jüngsten Periode halte ich jedoch das Übergreifen des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen. Ich weiß wohl, daß wegen der militärischen Rücksichten diese Frage noch nicht zur Gänze geklärt ist, aber wir müssen uns damit abfinden, daß die Schätze unserer Erde an Mineralkohle und anderen Brennstoffen selbst bei weniger unökonomischer Verwendung in einem nicht allzu fernen Zeitpunkt entweder zur Gänze erschöpft sein oder aus solchen Tiefen und auf so große Entfernungen werden herbeigeschafft werden müssen, daß sie für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr werden in Betracht kommen können. Daher wird wohl eine erhöhte Ausnutzung der Wasserkräfte in Verbindung mit hochentwickelten elektrischen Kraftwerken das verläßlichste Auskunftsmittel sein, um die Frage des Eisenbahnbetriebes in befriedigender Weise zu lösen und der Ausblick auf diese einschneidenden Änderungen von unabsehbarer Tragweite bietet uns in jedem Belange die vollste Beruhigung über die Zukunft unseres Verkehrswesens und steht sonach mit Sicherheit zu erwarten, daß die Eisenbahnen auch fürderhin ihrer hohen Kulturmission voll und ganz werden nachkommen können. Aber, meine geehrten Damen und Herren, wenn wir von Kulturaufgaben sprechen, wer müßte da nicht an den entsetzlich wütenden Krieg denken, der ja das größte Erlebnis unserer Zeit ist und der befürchten läßt, daß seine Greuel und Schrecken, die brutale Art der feindlichen Kriegführung mit den giftigen Waffen von Haß und Lüge, die Entartung der Moral, der Verfall jeglicher Menschlichkeit soviele unserer heiligsten Kulturgüter und Begriffe zerstören werden, daß für lange Zeit die gesamte Kultur eine unwiederbringliche Schädigung erleiden oder auch ganz vernichtet wird. Aber im innersten Herzen kann ich doch nicht daran glauben, denn es zeigt sich als ein Lichtblick, wenn wir sehen, daß in allen Schichten der Bevölkerung durch den Krieg ausgelöst sich mit elementarer Gewalt eine Betätigung edelsten Menschentums und wahrer christlicher Nächstenliebe geltend macht, die den Weg zeigt zur Wiederbelebung gestörter Kultur. Auch hiefür finden wir ein glänzendes Beispiel bei den Eisenbahnen. Ich brauche nur darauf hinzuweisen, daß die Zentralmächte allein über 150 volleingerichtete Sanitäts- und Lazarettzüge ausgestattet haben, die der Kriegsfurie zahllose Opfer zum Segen der Menschheit entreißen.

Meine verehrten Damen und Herren! So bin ich denn zu dem gelangt, was ich habe sagen wollen, daß das Sympathischeste an den Leistungen unseres Klub in letzter Zeit die Betätigung an den Samariterwerken der Kriegsfürsorge ist. Es ist herzerhebend, zu sehen, wie viele unserer Mitglieder unter Mitarbeit ihrer Angehörigen unermüdlich tätig sind, keine Zeit und Mühe scheuen, um mitzuwirken an der Linderung des Schmerzes, an dem Schutz unserer heldenhaften Armee. Mit dem Gefühle ehrlicher Bewunderung und dem Ausdrucke tiefgefühlter Dankbarkeit beglückwünsche ich im Namen derjenigen, denen es nicht vergönnt ist, an dieser Arbeit tätigen Anteil zu nehmen, den Klub, daß er es verstanden hat, unter der vornehmen Führung seines Präsidenten, die Pflege der Wissenschaft mit der Förderung der Geselligkeit und der Betätigung der Humanität zu verbinden und wünsche ich aus vollem Herzen, daß der Klub in diesem Zeichen auch fernerhin blühe, wachse und gedeihe! (Langandauernder, lebhafter Beifall.)

Präsident: Ich bitte nunmehr Herrn Dr. Przibram mit seinem Vortrage zu beginnen, und füge noch bei, daß wir uns heute (da die Verhältnisse eine eigene Bewirtschaftung im Klub heuer nicht zulassen) nach Schluß des Vortrages in der Gastwirtschaft „Zum Weingarten" zum Abendessen versammeln, wo für uns ein Zimmer vorbehalten ist.

Der Vortrag des Herrn Universitätsprofessors Dr. Przibram, der ob seines höchst aktuellen, meisterhaft durchgearbeiteten Inhaltes die ungeteilte Bewunderung der sehr zahlreichen Zuhörer erntete, wird demnächst in unserem Blatte im Wortlaute veröffentlicht.

Goldenes Doktor-Jubiläum. Seine Exzellenz der Wirkliche Geheime Rat Dr. Alfred von der Leyen in Berlin feierte jüngst das goldene Doktorjubiläum.

Aus diesem Anlasse richtete unser Klubpräsidium an den, um das Eisenbahnwesen hochverdienten Jubilar, und als seine Exzellenz unserem Klub gegenüber stets das wärmste Interesse bekundete, nachfolgendes Gratulationsschreiben:

Euer Exzellenz! Das unterzeichnete Präsidium des Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten, zu dessen satzungsmäßigen Zwecken die fachliche Fortbildung seiner Mitglieder zählt, ist dem hervorragenden fachwissenschaftlichen Wirken Euer Exzellenz stets mit aufrichtiger Hochschätzung gefolgt.

In dankbarer Würdigung dieses Wirkens, und des wohlwollenden Interesses eingedenk, das Euer Exzellenz unseren Bestrebungen zuzuwenden wiederholt die besondere Gewogenheit hatten, beehren wir uns, Euer Exzellenz zur Feier Ihres goldenen Doktor-Jubiläums unsere wärmsten, ergebensten Glückwünsche darzubringen.

Die Wünsche, die wir für Euer Exzellenz dauerndes Wohlergehen hegen, sind um so inniger, als wir uns der vielvachen wertvollen Anregungen bewußt sind, die der praktische Eisenbahndienst Euer Exzellenz zu danken hat, und als wir in Euer Exzellenz einen bewährten Freund unserer Verkehrsanstalten und unseres Vaterlandes verehren dürfen.

Wollen Euer Exzellenz unsere ergebensten Glückwünsche freundlich annehmen und uns die Bitte gestatten, Ihr gütiges Wohlwollen unserem Klub auch fernerhin zu erhalten.

Genehmigen Euer Exzellenz den Ausdruck unserer ausgezeichneten Verehrung, mit welcher wir die Ehre haben zu zeichnen als Euer Exzellenz ergebenst: Das Präsidium des Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten: Wittek m. p., Präsident, Dr. Leipen m. p., Schriftführer.

Auf dieses langte von Seiner Exzellenz das folgende Dankschreiben ein:

Hochgeehrte Herren! Durch die in dem gütigen Schreiben vom 10. d. M. ausgesprochenen Glückwünsche zu meinem fünfzigsten Doktor-Jubiläum haben Sie mich außerordentlich erfreut und hoch geehrt. Ihre Annahme, daß ich die ersprießliche Tätigkeit des geehrten Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten mit regster Teilnahme begleite, kann ich nur bestätigen. Ich habe besonders in den vielen gediegenen Aufsätzen Ihrer Zeitschrift sehr viel Anregung und Förderung gefunden und wünsche vom Herzen, daß der Klub auch weiterhin wachsen, blühen und gedeihen möge.

Mit der Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung zeichne ich, sehr geehrte Herren, als Ihr sehr ergebener Dr. Alfred von der Leyen, Wirklicher Geheimer Rat, ordentlicher Honorarprofessor an der Berliner Universität.

Spende für Kriegsfürsorgezwecke. Herr dipl. Ingenieur Josef Tauber hat im eigenen sowie im Namen seiner Frau Gemahlin zu Handen unseres Damenkomitees den Betrag von K 100 (gleichwie im Vorjahre) zur Beschaffung von Liebesgaben für unsere heldenmütigen Soldaten im Felde gespendet. Den edlen Spendern sei für diese abermalige Bekundung patriotischen Sinnes und hochherzige Betätigung für Zwecke unseres Heeres herzlichster Dank gesagt.

Begünstigungsanzeige.

Bei der Firma A. Gerngross A. G. werden mit Rücksicht auf den Weihnachts-Sonderverkauf die unseren Mitgliedern eingeräumten Begünstigungen bis einschl. 24. Dezember l. J. außer Kraft gesetzt.

Für das österreichische Patent **Nr. 58.685** des Herrn Dr. August Haarmann, Osnabrück, vom 1. Dezember 1912, betreffend:

„Schienenbefestigung für Eisenbahnschwellen"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefl. Anfragen zu richten an **Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein A. G., Osnabrück.**

Schnelldreh-Revolverstahl No 5%

als Schnell- und Hart-Drehstahl noch dort zu verwenden wo kein anderer mehr aushält!

Rudolf Schmidt & Co., Gußstahlwerk, Wien, X./3.

Digitized by Google

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

¤ Eigene Wintersportanlagen. ¤

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: *a)* Gebäude samt deren Zubehör, *b)* Mobilien aller Art, *c)* Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,596.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt WIEN I. Volksgartenstraße 3.

Vermietung von Spezialwagen aller Art, Kastenwagen und Lowrys, Heiz- und Kühlwagen, Zisternenwagen, Spezialwagen für Weintransporte etc., Projektierung, Bau und Finanzierung von Lokal- und Schleppbahnen, Errichtung von Reservoirs (Tanks) und Rohrleitungen (pipe lines) für Petroleum. 521

Winden

aller Art in vollkommenster Konstruktion baut das

Südbahnwerk

Fabrik für Eisenbahnsicherungsanlagen

Telephon 8978 ¤ **Wien X/1** ¤ Telephon 8978

Vertreter für Österreich-Ungarn:

FRIEDRICH JURANY

Wien, IV. Radeckgasse 3.

Telephon 6681.

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom

¤ Turin 1911: 2 Große Preise ¤

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulierverrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21113.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußisch- Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen, Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 16

Digitized by Google

Österreichische

Eisenbahn-Zeitung.

ZEITSCHRIFT
des
Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Heft 24. Wien, den 15. Dezember 1915. XXXVIII. Jahrgang.

INHALT: Anzeigen. — Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen. (Schluß.) — Der Fremdenverkehr nach dem Kriege. — Technische Rundschau: Eisenbahnbrücken von großer Spannweite in Amerika. — Verschiedenes: Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges. Teuerungszulagen für die Staatsbahnbediensteten. Sanierung der Südbahn. — Buchanzeigen: Übersicht des wirtschaftlichen Kriegsrechtes in Österreich. Die Bergstadt. — Klubnachrichten. — Geschäftsanzeigen.

Anzeigen.

Jeden Donnerstag von halb 5 bis halb 8 Uhr nachmittags Zusammenkunft der Damen und Herren im Klubsaale für Zwecke der Kriegsfürsorge. Arbeitsmaterial (Wolle, Tabak, Zigarettenhülsen) wird vom Klub beigestellt. Für die Verabreichung von Tee ist Vorsorge getroffen. Nach Tunlichkeit werden künstlerische oder der gegenwärtigen Zeit entsprechende Vorträge geboten werden.

* * *

Dienstag den 4. Jänner 1916 Vortrag des Herrn Professor Otmar v. Leixner, über: „Die Kunst im Donautale“ mit zahlreichen Lichtbildern.

Dienstag den 18. Jänner 1916 Vortrag des Einjährig-Freiwilligen Erwin Kunewaelder über seine Erlebnisse in russischer Kriegsgefangenschaft.

Eingeführte Gäste willkommen.

Einige Ergebnisse der Pensions(Provisions)versicherung der k. k. Staatsbahnen.

Von Dr. **Johann Pospíšil.**

(Schluß zu Nr. 20.)

Zuwachs der Witwen.

a) Durch den Tod des Gatten. Die nachstehenden Ziffern sind hauptsächlich deshalb von hoher Bedeutung, weil auf ihrer Grundlage festgestellt werden kann, wieviel von den Pensions- und Provisionsfondsmitgliedern und wieviel von den Pensionisten sowie Provisionisten*) in den einzelnen Jahren verheiratet waren.

*) Bei diesen Berechnungen wird vorausgesetzt, daß alle Pensionisten und Provisionisten sowie alle aktiven Fondsmitglieder Männer sind. Diese Annahme ist im Hinblicke auf die verschwindend geringe Zahl von weiblichen Provisionisten (das heißt provisionierten weiblichen Bediensteten) und weiblichen Provisionsfondsmitgliedern (dem Pensionsfonds gehören die weiblichen Bediensteten der k. k. Staatsbahnen nicht an) keinesfalls unzulässig.

Es sind gestorben

im Jahre	Pensionsfondsmitglieder	Pensionisten	Pensionsfondsmitglieder und Pensionisten	Provisionsfondsmitglieder	Provisionisten	Provisionsfondsmitglieder und Privisionisten
1905	136	196	332	448	170	618
1906	135	216	351	434	187	621
1907	110	220	330	454	229	683
1908	105	216	321	498	257	755
1909	129	250	379	526	273	799
Im ganzen	615	1098	1713	2360	1116	3476

Zuwachs

im Jahre	an Pensionistinnen	an Provisionistinnen
1905	277	471
1906	264	519
1907	283	587
1908	260	594
1909	282	635
Im ganzen	1366	2806

Im Jahre sind	Männer gestorben	Witwen zugewachsen
1905	950	748
1906	972	783
1907	1013	870
1908	1076	854
1909	1178	917
Im ganzen	5189	4172

Auf hundert

im Jahre	Pensionsfondsmitglieder und Pensionisten entfielen Pensionistinnen	Provisionsfondsmitglieder und Provisionisten entfielen Provisionistinnen	Männer überhaupt Witwen überhaupt
1905	83·4	76·2	78·8
1906	75·1	83·5	80·6
1907	85·8	85·9	85·8
1908	80·9	78·6	79·3
1909	74·4	79·4	77·8
durchschnittlich	79·9	80·7	80·4

Digitized by Google

Diese Daten stellen selbstverständlich die Heiratshäufigkeit des Personales der k. k. Staatsbahnen nicht mit voller Genauigkeit dar, weil jede Witwe nach einem Pensions- oder Provisionsfondsmitgliede den Anspruch auf die Pension oder Provision nicht besitzt und in der angeführten Anzahl der Witwen somit nicht enthalten ist. Dies gilt insbesondere von den Witwen nach Bediensteten, welche vor Erreichung des fünften Mitgliedsjahres gestorben sind — wenn die Todesursache nicht in einem Unfall gelegen ist. In diesem Falle gebührt die Witwenpension (Provision) ohne Rücksicht auf die Dauer der Fondsmitgliedschaft des Mannes. Im Hinblicke auf diesen Umstand ist der wirkliche Stand der Verheirateten größer als die obigen Ziffern angeben, dies aber nur um einen geringeren Bruchteil, nachdem die Fälle, in denen die Witwe nach einem Pensions(Provisions)fondsmitgliede den Pensions(Provisions)anspruch nicht erwirbt, gewiß sehr selten sind.

Zum Zwecke des Vergleiches, ob der hier dargestellte Stand an Ehen verhältnismäßig hoch oder niedrig ist, können wir aus oben angegebenem Grunde ebenfalls nur die nachstenden Angaben anführen.

1. Nach den bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen angestellten und im Jahre 1903 vom k. k. Arbeitsstatistischen Amte im Verlage Alfred Hölder, k. u. k. Hofbuchhandlung in Wien, veröffentlichten einschlägigen Berechnungen waren im Jahre 1898 unter 7283 Wächtern (einschließlich der Weichenwächter, Blocksignalwächter und Torwächter) 2·6% ledig, 0·04% geschieden, 1·18% verwitwet und 96·32% verheiratet.

Der Stand an Verheirateten übersteigt sohin bei den Wächtern die bezüglich der Ehen des Gesamtpersonales angeführten Zahlen um ein Bedeutendes, was von Kennern der Verhältnisse [Einsamkeit der Wächterdienstorte (Wächterhäuser auf offener Strecke)] vollkommen begreiflich gefunden werden dürfte.

2. Von dem oben angeführten Amte und im gleichen Verlage wurde im Jahre 1906 die Arbeit: „Die Lage der Werkstättenarbeiter der k. k. Staatsbahnen“ herausgegeben, welche auf Grund des Standes vom 31. Dezember 1901 nachstehende Ergebnisse über den Stand der Ehen des gesamten Werkstättenpersonales der österreichischen Staatsbahnen enthält:

Von 9594 in Betracht kommenden Personen waren 4386 ständige Bedienstete und 5208 im Taglohn stehende Arbeiter.

	ledig	verheiratet	Witwer	geschieden	im Konkubinat
Unter 100 ständigen Bediensteten waren	4·6	91·9	2·2	0·8	0·5
Unter 100 Taglohnarbeitern waren . .	41·8	56·7	0·8	0·1	0·6
Unter 100 des gesamten Werkstättenpersonals waren .	24·8	72·8	1·4	0·4	0·6

Der Stand an Ehen ist somit bei den ständigen Werkstättenbediensteten höher, dem Taglohn- und dem gesamten Werkstättenpersonal dagegen niedriger als die oben angeführten Durchschnittszahlen über das Personal der k. k. Staatsbahnen überhaupt.

3. Zu dem Stande an Ehen beim Personale der k. k. Staatsbahnen, insofern es dem Pensions- oder Provisionsfonds angehört, können wir weitere Ziffern aus dem im Verlage Fr. Deuticke, Leipzig und Wien, im Jahre 1909 erschienenen Buche Honsigs: „Die Pensionsversicherung“ anführen. Hier wird auf Grund des Standes vom 1. Juli 1907 bei den k. k. österreichischen Staatseisenbahnen die Wahrscheinlichkeit, verheiratet zu sein, für das Alter von 24 bis 75 Jahren in nachstehender Reihe aufgestellt: $\frac{24}{46·7}$ (das ist unter 100 aktiven Bediensteten im Alter von 24 Jahren sind 46·7 verheiratet), $\frac{25}{52·3}$ (das ist unter 100 aktiven Bediensteten im Alter von 25 Jahren sind 52·3 verheiratet), $\frac{26}{57·8}$, $\frac{27}{63·1}$, $\frac{28}{68·2}$, $\frac{29}{73·0}$, $\frac{30}{77·8}$, $\frac{31}{82·3}$, $\frac{32}{85·7}$, $\frac{33}{88·4}$, $\frac{34}{90·5}$, $\frac{35}{91·9}$, $\frac{36}{92·8}$, $\frac{37}{93·4}$, $\frac{38}{93·8}$, $\frac{39}{94·3}$, $\frac{40}{94·4}$, $\frac{41}{94·6}$, $\frac{42}{94·7}$, $\frac{43}{94·9}$, $\frac{44}{95·05}$, $\frac{45}{95·12}$, $\frac{46}{95·157}$, $\frac{47}{95·154}$, $\frac{48}{95·103}$, $\frac{49}{94·99}$, $\frac{50}{94·8}$, $\frac{51}{94·6}$, $\frac{52}{94·3}$, $\frac{53}{93·98}$, $\frac{54}{93·69}$, $\frac{55}{93·44}$, $\frac{56}{93·25}$, $\frac{57}{93·11}$, $\frac{58}{92·96}$, $\frac{59}{92·78}$, $\frac{60}{92·52}$, $\frac{61}{92·20}$, $\frac{62}{91·85}$, $\frac{63}{91·52}$, $\frac{64}{91·22}$, $\frac{65}{90·86}$, $\frac{66}{90·26}$, $\frac{67}{89·43}$, $\frac{68}{88·16}$, $\frac{69}{86·83}$, $\frac{70}{85·44}$, $\frac{71}{83·98}$, $\frac{72}{82·47}$, $\frac{73}{80·88}$, $\frac{74}{79·21}$, $\frac{75}{77·47}$, $\frac{80}{67·27}$, $\frac{85}{53·76}$, $\frac{90}{35·01}$ und $\frac{95}{7·24}$.

4. Nach der vom Ministerium des Innern herausgegebenen Unfallsstatistik stellte sich der Stand der Ehen bei den gegen Unfall Versicherten und bei den im Unfallsrentenbezuge Stehenden im Durchschnitte der Jahre 1906 bis 1910 auf nur 29·9%;

5. nach der Statistik der Bg. Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen allein für die Jahre 1907 bis 1911 auf 74%*).

b) Durch Wiederverwitwung. Nach § 28 des Pensions- und nach § 27 des Provisionsstatuts der k. k. österreichischen Staatsbahnen geht der Pensions(Provisions)anspruch der Witwe durch eine neuerliche Verehelichung verloren. Wenn eine solche Witwe wiederverwitwet, erhält sie wieder ihre Pension (Provision), wenn nicht ihr zweiter Gatte Staatsbediensteter

*) Ermittelt nach derselben Methode wie oben der Stand der Ehen des Pensions- und des Provisionsfonds.

Digitized by Google

war und die nach ihm gebührende Witwenpension (Provision) nicht höher ist, als die erste nach dem Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen zuerkannte Pension (Provision). In diesem Falle erhält die Witwe die Pension vom Staate und nicht aus einem der Fonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen, aus welchem Grunde sie auch in den Ausweis der Witwen nach Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen nicht mehr aufgenommen wird.

Fälle von Wiederverwitwungen, in welchen eine neuerliche Pensions(Provisions)erwerbung vom Fonds eintritt, ereigneten sich in unserem Fünfjahrabschnitt nur 4, von denen 2 die Pensionistinnen und 2 die Provisionistinnen betrafen.

Abfall der Witwen.

a) Wegen Wiederverehelichung:

Im Jahre	Wiederverehelichte		
	Pensionistinnen	Provisionistinnen	Witwen überhaupt
1905	7	8	15
1906	5	13	18
1907	3	12	15
1908	5	10	15
1909	4	19	23
Im Durchschnitte	4·8	12·4	17·2

Unter 1000 verehelichten sich also wieder:

Pensionistinnen	Provisionistinnen	Witwen überhaupt
1·24	3·38	2·28

Wenn wir erwägen, daß sich unter 1000 Witwen, welche aus einer der österreichischen Unfallversicherungsanstalten Renten beziehen, 14·6 und unter 1000 eine Rente von der Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen beziehenden Witwen 8·4 wiederverehelichen, kommen wir zu der Erkenntnis, daß Wiederverehelichungen unserer Pensionistinnen und Provisionistinnen eine in der Tat seltene Erscheinung bilden.

b) Wegen Verurteilung oder unsittlichen Lebenswandels. Nach § 29 des Pensions- und § 28 des Provisionsstatutes der k. k. österreichischen Staatsbahnen verliert die Witwe den Pensions-(Provisions)genuß, wenn sie wegen eines Verbrechens verurteilt wird oder wenn sie einen unsittlichen, öffentliches Ärgernis erregenden Lebenswandel führt. In den hier behandelten statistischen Ausweisen (1905 bis 1909) kommt nur ein einziger Fall eines solchen Witwenabfalles (infolge Verurteilung einer Provisionistin im Jahre 1906) vor.

c) Durch Abfertigung [Ablösung der Pension (Provision)]. Nach § 26 des Pensions- und § 25 des Provisionsstatutes kann der Witwe bei besonders berücksichtigungswürdigen Umständen anstatt der Pension (Provision) eine einmalige Abfertigung im Höchstbetrage der dreifachen Jahrespension (Provision) gewährt werden. In solchen Fällen wird jedoch als Bedingung vorausgesetzt, daß keine Kinder mehr vorhanden sind, denen der Anspruch auf den Erziehungsbeitrag zustünde.

Solche Fälle sind in unserem Fünfjahrabschnitte nur 10, und zwar 5 bei den Pensionistinnen und 5 bei den Provisionistinnen vorgekommen.

Bei den Witwen, welche im Rentenbezuge einer der österreichischen Unfallversicherungsanstalten stehen, machen die Witwenabfälle infolge Abfertigung 0·77‰ und bei der Eisenbahnunfallversicherungsanstalt im Besonderen 0·39‰ aus, das heißt auf 1000 Rentenberechtigte entfallen 0·77 bezw. 0·39 Abfertigungen.

An dem Gesamtabfall der Pensionistinnen und Provisionistinnen nehmen Abfertigungen mit 1·3% teil.

d) Durch Ableben. In dem Fünfjahrabschnitt 1905 bis 1909 sind bei den österreichischen Staatsbahnen 648 Witwen, und zwar 365 Pensionistinnen und 283 Provisionistinnen gestorben*). In einem Jahre sind durchschnittlich 129·6 Witwen gestorben. Auf 1000 Witwen überhaupt entfielen 16·94, auf 1000 Pensionistinnen 18·35 und auf 1000 Provisionistinnen 15·52 Todesfälle.

Die höhere Sterblichkeitsziffer bei den Pensionistinnen erklärt sich aus dem älteren Bestande des Pensionsfonds, welcher aus diesem Grunde nicht nur ältere Mitglieder und Pensionisten, sondern auch ältere Witwen als der Provisionsfonds aufweist.

Die Sterblichkeit der Witwen ist größer als die der aktiven**) Bediensteten, jedoch kleiner als die

*) In den einzelnen Jahren sind gestorben:

Im Jahre	Pensionistinnen	Provisionistinnen
1905	79	64
1906	86	39
1907	55	56
1908	75	67
1909	70	57
Im Durchschnitte der Jahre 1905—1909	73	56·6

**) Mit der Sterblichkeit der aktiven Bediensteten sollte wohl die Sterblichkeit ihrer Gattinnen und nicht die der Witwen verglichen werden. Jene Sterblichkeit ist uns jedoch unbekannt. Wir erfahren nur aus den amtlichen Ausweisen des Ministeriums des Innern bezüglich der Ergebnisse der österreichischen Krankenkassen, daß die Sterblichkeit der weiblichen Arbeitskräfte niedriger ist als die der männlichen. Es betrug nämlich in den Jahren 1907 bis 1910 die Sterblichkeit der Frauen 7·8, 7·6, 7·2, 7·0‰ und die der Männer 8·6, 8·8, 8·6, 8·3‰.

Digitized by Google

Sterblichkeit der bereits ausgedienten Bediensteten. Es beträgt nämlich die Sterblichkeit der aktiven Bediensteten 9·34‰ und die der Pensionisten und Provisionisten 49·80‰*). Zum Zwecke des Vergleiches sei hier erwähnt, daß die Sterblichkeit der Witwen, welche von einer österreichischen Unfall-Versicherungsanstalt eine Rente genießen, im Durchschnitte der Jahre 1906 bis 1910 19·9‰ und die der Rentnerinnen der Eisenbahn-Unfallversicherungsanstalt (1907 bis 1911) 17·2% betrug. Im Verlaufe der Zeit nimmt die Sterblichkeit der Witwen allgemein ab; es entfallen auf 1000

im Jahre	Pensionistinnen	Provisionistinnen	Witwen überhaupt
1905	23·0	24·0	23·4
1906	21·4	14·0	18·05
1907	14·6	16·4	15·45
1908	18·9	17·0	18·05
1909	16·7	12·8	14·71

Todesfälle.

Diese Erscheinung kann übrigens auch bei der Sterblichkeit der Männer wahrgenommen werden, was endlich auch den Ziffern der Anmerkung**) s. S. 239 zu entnehmen ist. An dem Gesamtabfalle der Witwen nehmen die Todesfälle mit 86·9‰ teil.

* * *

Es entsteht nun die Frage, wie sich die bisher dargestellten, den Gesamtbereich der k. k. österreichischen Staatsbahnen betreffenden Verhältnisse bei den einzelnen k. k. Staatsbahndirektionen gestalten. In diesem Belange können nachstehende Ziffern angeführt werden:

Im Durchschnitte unseres Fünfjahrabschnittes betrug

im Direktionsbezirk	der Stand an		Auf 1000 Männer*) entfielen Witwen
	Pensionistinnen	Provisionistinnen	
Wien	643	585	87
Linz	321	490	85
Innsbruck . .	166	353	71
Villach . . .	316	307	69
Triest	79	105	59
Pilsen . . .	395	322	74
Prag	492	392	66
Olmütz . . .	102	101	73
Krakau . . .	384	313	83
Lemberg . .	671	440	98
Stanislau . .	202	199	61
Czernowitz .	103	72	87

*) Pensions- und Provisionsfondsmitglieder sowie Pensionisten und Provisionisten.

*) Vergl. meine Abhandlungen in der „Österreichischen Zeitschrift für öffentliche und private Versicherung", Jahrg. 1915, I. Heft, und „Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht" Jahrg. 1913, Heft IV.

Da der Durchschnitt in der letzten Spalte 78 beträgt, war eine über dem Durchschnitt stehende Anzahl von Witwen in den Direktionsbezirken Lemberg, Czernowitz, Wien, Linz und Krakau zu verzeichnen.

Die verschiedene Heiratshäufigkeit des Personales der österreichischen Staatsbahnen in den einzelnen Direktionen können wir aus den nachstehenden Angaben sicherstellen:

Im Durchschnitte des Fünfjahrabschnittes 1905 bis 1909 sind

im Direktionsbezirke	gestorben jährlich		jährlich Witwen zugewachsen	von 1000 Männern waren somit verheiratet
	aktive Bedienstete	Pensionisten und Provisionisten		
Wien	83·6	66·2	119	79·4
Linz	42·2	63·2	83	78·7
Innsbruck . . .	51·0	35·2	69	80·0
Villach	47·0	40·6	66	75·3
Triest	18·4	11·6	22	73·3
Pilsen	61·4	41·8	79	76·5
Prag	74·4	45·2	94	78·6
Olmütz	17·8	15·4	29	87·3
Krakau	58·0	36·2	84	89·1
Lemberg	85·6	56·4	113	79·6
Stanislau	40·4	21·0	57	92·8
Czernowitz	15·2	10·0	19	75·4

Da die durchschnittliche Heiratshäufigkeit 80·4% beträgt, kann aus den angeführten Zahlen gefolgert werden, daß eine über den Durchschnitt reichende Anzahl der Ehen nur bei der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz und bei den östlichen Direktionen — mit Ausnahme der Lemberger — vorkommt. Den größten Stand an Ehen weist der Bereich der k. k. Staatsbahndirektion Stanislau, den kleinsten der Direktionsbereich Triest auf.

Fälle von Wiederverehelichungen der Witwen kamen jährlich im Durchschnitte der Jahre 1905 bis 1909 in den einzelnen Direktionsbezirken nach der nachstehenden Tabelle vor:

Direktion	Durchschnittliche jährliche Zahl der Wiederverehelichungen der		Auf 1000 Witwen überhaupt entfallen Wiederverehelichungen
	Pensionistinnen	Provisionistinnen	
Wien	1·2	0·8	1·6
Linz	1·2	1·4	3·2
Innsbruck . .	0·0	1·2	2·3
Villach . . .	0·6	0·4	1·6
Triest	0·0	0·2	1·0
Pilsen	0·0	0·4	0·55
Prag	0·8	1·6	2·7
Olmütz . . .	0·0	0·4	1·9
Krakau . . .	0·2	2·0	3·1
Lemberg . . .	0·6	2·4	2·7
Stanislau . .	0·2	1·0	2·9
Czernowitz . .	0·0	0·6	3·4

Diese Ergebnisse haben wir bloß der Vollständigkeit halber angeführt, können denselben jedoch wegen der geringen Anzahl der der Beobachtung zugrunde liegenden Erscheinungen keine Bedeutung beimessen

Digitized by Google

Bemerkenswert sind die Angaben über die Sterblichkeit der Witwen:

Staatsbahndirektion	Zahl der Pensionistinnen im Jahre					Durchschnitt
	1905	1906	1907	1908	1909	1905—1909
Wien	570	600	645	688	710	643
Linz	302	306	321	336	341	321
Innsbruck	147	158	164	174	186	166
Villach	290	296	315	328	352	316
Triest	23	84	97	95	98	79
Pilsen	361	374	392	411	436	395
Prag	440	469	490	517	544	492
Olmütz	89	94	100	108	117	102
Krakau	348	367	383	408	416	384
Lemberg	591	627	674	705	757	670
Stanislau	184	198	206	214	216	202
Czernowitz	98	103	105	105	107	103
der Provisionistinnen						
Wien	427	494	584	665	756	585
Linz	398	448	495	533	578	490
Innsbruck	256	306	362	405	436	353
Villach	245	274	296	337	382	307
Triest	51	102	114	124	136	105
Pilsen	224	284	326	361	415	322
Prag	279	337	390	454	501	392
Olmütz	67	78	103	116	140	101
Krakau	218	268	304	359	414	313
Lemberg	312	357	432	511	589	440
Stanislau	135	160	197	236	267	199
Czernowitz	47	59	71	83	100	72

Staatsbahndirektion	Zahl der Sterbefälle der Pensionistinnen im Jahre					Durchschnitt
	1905	1906	1907	1908	1909	1905—1909
Wien	16	15	6	9	19	13
Linz	15	14	8	12	11	12
Innsbruck	7	6	3	4	4	4·8
Villach	6	13	6	5	4	6·8
Triest	—	1	—	4	1	1·2
Pilsen	6	8	4	9	7	6·8
Prag	11	14	9	12	1	9·4
Olmütz	2	2	1	2	3	2
Krakau	9	6	11	8	15	9·8
Lemberg	5	5	6	1	4	4·2
Stanislau	1	2	1	—	1	1
Czernowitz	1	—	—	4	—	1
der Provisionistinnen						
Wien	9	6	5	1	7	5·6
Linz	14	10	14	18	18	14·8
Innsbruck	15	3	4	11	9	8·4
Villach	6	5	5	6	4	5·2
Triest	3	1	3	5	5	3·4
Pilsen	3	—	4	2	2	2·2
Prag	1	4	6	8	9	5·6
Olmütz	1	—	—	—	3	0·8
Krakau	4	—	8	12	11	7·0
Lemberg	7	5	5	1	4	4·4
Stanislau	1	5	1	3	3	2·6
Czernowitz	—	—	1	—	2	0·6

Unter den Witwen nach Pensionsfondsmitgliedern ist die größte Sterblichkeitsziffer im Staatsbahndirektionsbezirk Linz (unter 1000 37·3); dann kommen: Innsbruck (28·9), Krakau (25·5), Villach (21·5), Wien (20·2), Olmütz (19·6), Prag (1·89), Pilsen (17·6), Triest (15·2), Czernowitz (8·9), Lemberg (6·2) und Stanislau (4·9).

Unter den Witwen nach Provisionsfondsmitgliedern stellt sich die Reihe wie folgt dar: Triest (32·4), Linz (30·2), Innsbruck (23·8), Krakau (22·3), Villach (16·9), Prag (14·3), Stanislau (13·0), Lemberg (10·0), Wien (9·6), Czernowitz (8·3), Olmütz (7·9), Pilsen (6·8) und unter den Witwen überhaupt: Linz (33·0), Innsbruck (25·4), Triest (25·0), Krakau (24·0), Villach (19·2), Prag (16·9), Wien (15·1), Olmütz (13·8), Pilsen (12·5), Czernowitz (9·0), Stanislau (8·9) und Lemberg (7·7).

Der Durchschnitt der Witwensterblichkeit beträgt 16·94‰.

Die angeführten Ziffern stimmen mit den Sterblichkeitsziffern der aktiven Bediensteten nur insoferne überein, als auch hier die Direktionsbezirke der Sudetenländer die mittleren Stellen einnehmen.

Bezüglich der Sterblichkeit der Pensionisten und Provisionisten ist bloß der ungünstige Stand im Linzer und der günstige Stand im Lemberger Direktionsbezirke mit der Witwensterblichkeit gemeinsam. In anderen Beziehungen herrschen zwischen der Sterblichkeit der Witwen der einzelnen Direktionsbezirke einerseits und der aktiven sowie pensionierten (provisionierten) Bediensteten dieser Direktionsbezirke andererseits bedeutende Verschiedenheiten, deren Ursachen uns nicht immer erklärlich sind.

Der Fremdenverkehr nach dem Kriege.

Der Völkerhaß wird noch lange nach dem Kriege seine engen Grenzen ziehen und in erster Linie den Verkehr nach den verschiedenen Ländern arg behindern. Wer den Segen des Fremdenverkehres schätzen will, der muß die Schweiz betrachten, in der die Hälfte der Bevölkerung ausschließlich vom Fremdenverkehre lebt. Bis zur Zeit des Kriegsausbruches teilten sich aber in den Fremdenstrom neben der Schweiz insbesondere Italien, Frankreich und England. Gerade diese Länder werden lange Zeit und mit Recht gemieden werden. Oder sollten es die Deutschen doch wieder übers Herz bringen, ihr gutes Geld ins treulose Welschland zu tragen? Wohin aber soll der Fremdenstrom dann geleitet werden?

Voraussetzungen des Fremdenverkehres sind: eine schöne Gegend; eine bekannte und weltbewegende Vergangenheit, Geschichte; bequeme Verkehrsmittel und vor allem eine preiswerte gute Unterkunft und Verpflegung.

Was die Gegend anlangt, so können wir in Österreich mit allen Erdenländern wetteifern. Vom blauen Gestade der Adria und den malerischen Landschaften Dalmatiens, über die eisgekrönten, wildzackigen Berge der Alpen hinein in die fruchtbaren und doch reizvollen Länder am Donauufer, überall und besonders bei uns in Oberösterreich ist eine solche Fülle von auserwählten Naturschönheiten, daß

Digitized by Google

die Reize der Schweiz und Italiens aufgewogen werden. Und können die Seen unseres weltberühmten Salzkammergutes etwa nicht würdig an die Seite der Schweizer Seen gestellt werden?

Die Geschichte unserer Länder geht zurück in graue Vorzeiten und wohin der Fuß tritt, gibt es geschichtliche Erinnerungen. Sagenumwoben zieht der Nibelungenstrom majestätisch durch die burggekrönten Länder, deren Bewohner in urdenklichen Zeiten tapfere Verteidiger westlicher Kultur waren gegen östliches Barbarentum. Es blieb dem fanatischen Haß des Weltkrieges vorbehalten, deutsche Völker des Barbarentums zu zeihen! Doch beschmutzt der Schimpf nur den Schimpfer, nicht den Beschimpften. Habsburgs Weltmacht und Weltreich legt noch heute in der Geschichte beredtes Zeugnis ab für die Kulturarbeit dieser Donauvölker.

Wiewohl Österreich-Ungarn ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz haben, erfolgte doch dessen Bau bisher mehr aus militärischen, denn Fremdenverkehrsrücksichten. Da wird sich durch Kleinbahnen, mit elektrischer Kraft betrieben, viel schaffen lassen. Der ungeheure Reichtum unserer Alpenländer an ungenutzter Wasserkraft kann hier goldene Früchte tragen. Die Reisenden sind auch schon lange durch die Schweizer Verhältnisse gewohnt, gerade auf die höchsten und unzugänglichsten Berge bequem mit einer Bahn hinaufzufahren. Wir werden in unseren Bergen leicht solche Verbindungen bauen können, zumal die österreichische Baukunst in dieser Beziehung ja bereits mustergültige Proben in der Vigiljochbahn, der Rittnerbahn, der Mendelbahn u. a. gegeben hat. War doch die Pöstlingbergbahn die erste elektrisch betriebene Adhäsionsbergbahn.

Aber im argen liegen unsere Straßen. Durch den Weltkrieg ist die Verwendung von Kraftwagen erst so recht landesüblich geworden und sie wird nach dem Kriege durch den Mangel an Pferden vielfach zur Notwendigkeit werden. Ich habe schon einmal angeregt, die jetzt im Lande fast ungenutzt brach liegende ungeheuere Menschenkraft der vielen Tausenden Gefangenen zum Baue von Kraftwagenstraßen zu benutzen. Es wäre jedenfalls sehr erwünscht, für den Kraftwagenverkehr besondere Straßen zu bauen und so die Gefahren des Verkehres wesentlich zu mindern. Doch das ist mit solchen Kosten verbunden, daß die Verwirklichung dieses Traumes aller Kraftwagenfahrer wohl in keinem Lande eintreten wird. In den Alpen könnte man aber, um dem Fußgeher nicht jede Bewegungsfreiheit und alle Wanderlust zu nehmen, eigene Fußwege errichten, auf denen der Wanderer vom Staube und dem Wagenverkehre unbelästigt bleibt. Das käme billiger als die Kraftwagenstraßen und wäre für den Fremdenverkehr insoweit wichtiger, als der Fußgeher der nutzbringendere Fremde ist als der durchrasende Kraftwagenfahrer. Man darf diesem Erfordernisse für den Fremdenverkehr durchaus nicht aus dem Wege gehen. Der Fremde will bequem in das Land kommen, wenn er auf Reisen geht. Es werden daher auch durchgehende Züge, oder doch wenigstens Wagen, wie früher, zahlreich geführt werden müssen. Auch die Ausstattung der Wagen, die Einführung von Schlafwagen dritter Klasse, die Einstellung von Speisewagen, in denen man gut und billig essen kann, die Führung besonderer Aussichtswagen und vieles andere wird in Erwägung gezogen werden müssen.

Schließlich haben wir die Forderung nach einer preiswerten und guten Unterkunft und Verpflegung aufgestellt. Das ist der schwächste Punkt im österreichischen Fremdenverkehre. Es hieße sich selbst belügen und betrügen, wollte man wieder, wie dies wiederholt geschehen, auf einem Kongresse der Gastwirte betonen, daß in Österreich ohnehin in dieser Beziehung alles in Ordnung ist und zu guter letzt nichts anderes veranlassen, als etwa eine Erhöhung aller Preise.

Nach dem Kriege haben wir zum Großteil mit anderen Reisenden zu rechnen, als vorher. Amerikaner kamen schon bislang fast nicht in Betracht. Engländer und Franzosen werden selbstverständlich ausbleiben. Diesen Reisenden zu liebe haben die österreichischen Gastwirte vielfach fremde Sitten und Gebräuche eingeführt und die schlichten, oftmals aber mehr zehrenden Reisenden von ihren Betrieben ferngehalten. Oder wird es uns jetzt noch einfallen, im „Smocking" den Speiseraum zu betreten, um 3 Uhr mittags zu essen und am Abend eine endlose Reihe von schwer verdaulichen, die Nachtruhe störenden Speisen zu genießen? Ich glaube wir werden nach schlichter deutscher Sitte in unserem Reisekleid um 12 Uhr reichlich und hoffentlich gut Mittagessen und am Abend mit einer leichten Speise vorlieb nehmen. Dagegen wird es unerläßlich sein, daß die reichsdeutschen Sitten beachtet werden. Da wäre zunächst die Speisenfolge zu erwähnen, die vom Wirte zusammengestellt zu einem bestimmten Gesamtpreis, die womöglich schon aussen am Wirtschaftsgebäude ersichtlich zu machen ist, abgegeben wird. Der Deutsche ist sparsam; aber er will dennoch gute und ausgiebige Kost haben. Die österreichische Küche gehört zu den besten der Welt. Wenn da die Wirte sich nach deutscher Art mit einem geringen Einzelgewinne begnügen und dafür auf die Menge zählen, wird man gar bald die österreichischen Gastwirtschaften im deutschen Reiche ebenso loben, als man sie jetzt tadelt. Es dürfte sich sogar mancher Leser finden, der fragt, weshalb man die Gastwirtschaften tadelt? Weil in Österreich, es sei gestattet, gerade heraus zu reden und nicht zwecklose Schönheiten zu sagen, der Fremde tatsächlich schlecht und ungemein teuer lebt. Leider wird es ja jetzt in Deutschland, zum Beispiel dem früher so billigen München, auch schon teurer. Dennoch ist es auch heute noch möglich, in München, zum Beispiel im christlichen Hospiz, um Mk. 2 sehr gut zu übernachten, ein Preis, der in Österreich längst in das Reich des Märchens gehört. Da komme ich auf die Art zu sprechen, wie für die Fremden in Hinkunft vorgesorgt werden könnte. Das eben erwähnte christliche Hospiz ist eine Unternehmung, die in ganz Deutschland verbreitet ist und wer einmal dort gewohnt, der trachtet bestimmt, in jeder deutschen Stadt zunächst in einem Gasthofe dieser Unternehmung unterzukommen. Denn neben den billigen Preisen, der größten Reinlichkeit und entsprechenden Bequemlichkeit kommt noch die ganz besondere Annehmlichkeit hinzu, daß die Trinkgelder abgeschafft sind und in Form eines 10%igen Zuschlages bei der Rechnung eingehoben werden. Ich höre den Ausruf der freudigen Überraschung aller Leser. Ja, die Trinkgelder (auch ein sehr großer Übelstand der österreichischen Gastwirtschaften), müssen ebenso bekämpft werden, wie die hohen Preise. Die Gleichartigkeit derartiger Gasthöfe bietet für den Reisenden eine nicht hoch genug zu veranschlagende Bequemlichkeit. Auch in der Schweiz ist ja schließlich eine Gleichartigkeit in der Form durchgeführt, daß zum Beispiel alle Gasthöfe zur Post oder zum Kreuz fast gleich ausgestattet und gleich teuer sind. Auch die Einrichtung, daß der Reisende mit einer Empfehlungskarte von einem Wirt zum anderen geschickt wird, ist zur Nachahmung sehr zu empfehlen, besonders, wenn der erste Wirt sich darum kümmert, daß der Gast beim nächsten Wirt auch tatsächlich Unterkunft findet.

Die Aufstellung von kalten Speisen auf Tischen und die reichliche Einführung von Automatenspeisehäusern ist sehr zu empfehlen. Doch sollte in allen diesen Räumen zumindest die Möglichkeit gegeben sein, sich die Hände

Digitized by Google

zu waschen, weil gerade der Reisende hiezu selten Gelegenheit, aber immer das Bedürfnis hat. Noch eine Bequemlichkeit will ich anführen, weil sie in diesem Zusammenhange jedenfalls interessant ist. Ich habe einmal vor vielen Jahren bereits in Stockholm die treffliche Einführung gesehen, daß in den Gasthöfen, die eine Gartenwirtschaft betreiben, Tücher für die Fremden zur Verfügung gestellt werden, die den Reisenden von dem lästigen Mitführen eines Überziehors befreien.

Der Fremdenverkehr soll nicht ins Stocken geraten. Gleich nach dem Kriege werden die galizischen Schlachtfelder, die vielgenannten Plätze in den Karpathen willkommene Ziele der Fahrten sein und auch in die befreundete Türkei mit ihren noch so wenig bekannten Reizen des Orients wird ein großer Fremdenstrom durch Österreich führen. Da tut rechtzeitige Rüstung not. Wie soll das viele Geld, das hiezu nötig ist, aufgebracht werden? Nur im Wege der Gesellschaften, sei es der Aktiengesellschaften oder der Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Eine gute Verzinsung kann ja fast mit Sicherheit verbürgt werden. In Österreich ist aber das Geld durch den Krieg nicht weniger geworden, es ist im Lande geblieben und hat nur seinen Besitzer gewechselt. Die Landwirtschaft betreibende Bevölkerung und alle Industriellen, die für den Krieg liefern konnten, haben viel Geld erworben, dessen zweckentsprechende Anlage jetzt ihre Sorge bilden muß. Hier zeigt sich ein gut gangbarer Weg. Der Allgemeinheit kann gedient und viel fremdes Geld in das Land gebracht werden, wenn auf diese Art der Fremdenverkehr gefördert wird. Muster sind im Deutschen Reiche genügend vorhanden und wir kennen die Wünsche und Bedürfnisse unserer reichsdeutschen Brüder zur Genüge. Deutsche Wanderlust ist durch den Krieg nicht erstickt worden. Deutscher Unternehmungsgeist hat eher eine Förderung als eine Hemmung erfahren. Wesbalb sollte bei uns in Österreich nicht auch die Stunde der Erkenntnis und des Glückerfassens gekommen sein? Der Goldregen des Fremdenverkehres kommt allen Bevölkerungskreisen zugute, hebt die Steuerkraft und fördert Handel und Wandel. Dr. Wilhelm Kowarz.

TECHNISCHE RUNDSCHAU.

Eisenbahnbrücken von großer Spannweite in Amerika. Nach einer Mitteilung in der „Zeitschrift des Vereines deutscher Ingeneure“ sind gegenwärtig zwei besonders große Eisenbahnbrücken in Amerika im Bau. Die eine führt zwei Geleise der Chesapeake and Ohio Northern Railway bei Sciotoville, O., über den Ohiofluß. Sie besteht im wesentlichen aus einem zusammenhängenden Gitterträger von 473 *m* Länge und 39·4 *m* größter Höhe, der auf drei Pfeilern aufsitzt, so daß für die Schiffahrt zwei Öffnungen von je 236 *m* Weite und 12·2 *m* lichter Höhe bei Hochwasserstand frei bleiben. Die Verbindungen der Träger werden durchweg fest vernietet, da die meisten Glieder wechselnden Beanspruchungen ausgesetzt sind. Die Gesamtlänge der Brücke, die die erste Anwendung großer Träger in Amerika darstellt und deren Bau unter der Leitung von Gustav Lindenthal steht, beträgt 710 *m*. Ihre Fertigstellung wird etwa Ende 1916 erwartet. Die zweite Brücke, die gleichfalls über den Ohio bei Metropolis, Ill., führt, wird im Auftrage einer Nebenlinie der Chicago, Burlington and Quincy Railway unter der Leitung von Ralph Modjeky, einem ebenfalls bekannten Brückenbauer, von der American Bridge Co., New York City, ausgeführt. Diese Brücke ist mit den Anfahrrampen rund 1670 *m* lang und hat unter anderem 7 Gitterträgeröffnungen, von denen die größte 220 *m* Spannweite hat. Bemerkenswert ist auch, daß für die Augenstäbe dieser Brücke 3%iger Nickelstahl, für die übrigen Teile 0·25%iger Siliziumstahl vorgeschrieben ist. Die angegebene Spannweite soll die größte sein, die bis jetzt bei einfachen, auf zwei Stützen frei aufliegenden Trägern ohne Kragwerk vorkommt.

VERSCHIEDENES.

Auszeichnung von Angehörigen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen anläßlich des Krieges*). Seine k. und k. Hoheit der durchlauchtigste Herr Erzherzog Franz Salvator haben als Protektorstellvertreter des Roten Kreuzes in der Monarchie in von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät Allerhöchst übertragenem Wirkungskreise in Anerkennung besonderer Verdienste um das Rote Kreuz mit höchster Entschließung vom 1. Dezember 1915 dem im Kriegshilfsbureau des Ministeriums des Innern in Verwendung stehenden Oberstaatsbahnrate Regierungsrate Dr. Rudolf Wiesner das Offiziersehrenzeichen vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration taxfrei zu verleihen geruht.

Teuerungszulagen für die Staatsbahnbediensteten. In Verfolg der bereits im Monat Juni dieses Jahres begonnenen Maßnahmen hat das Eisenbahnministerium neuerdings den Direktionen die Ermächtigung erteilt, an die unterstehenden Bediensteten Aushilfen mit Rücksicht auf die durch die Kriegsereignisse fortgesetzt herrschende Teuerung zu gewähren. Im allgemeinen gelten hinsichtlich des Ausmaßes die Bestimmungen des Julierlasses, doch hat das Ministerium in dem diesmaligen Erlasse einige Verbesserungen, die von dem Deutsch-Österreichischen Eisenbeamtenvereine angestrebt worden waren, gegenüber dem Julierlasse zugestanden.

Die Punkte sind: 1. Beamte der VII. Dienstklasse und Unterbeamte, wenn sie auch in einer Gehaltsstufe von K 2000 und darüber stehen, können in die allgemeine Aushilfenverteilung einbezogen werden. 2. Ledige Bedienstete, die nach Maßgabe ihrer gegenwärtigen Stationierung von der herrschenden Teuerung betroffen werden, sind von der Beteilung nicht auszuschließen. 3. Bei der Ermittlung der Kopfzahl der Kinder können auch solche in Betracht gezogen werden, die, wenn sie das Alter von 18 Jahren überschritten haben, infolge körperlicher oder geistiger Gebrechen erwiesenermaßen erwerbsunfähig sind und von dem betreffenden Bediensteten erhalten werden. 4. Bedienstete, die nur im Bezuge von geminderten oder Zehrgeldern oder von nicht erheblichen Reisepauschalien stehen, wie zum Beispiel Bahnmeister, Signalmeister usw., können gleichfalls bei der Verteilung von Geldaushilfen berücksichtigt werden. 5. Durch die Einrückung zum Militärdienste wird, sofern es sich nicht um Gagisten handelt, die Bewilligung einer

*) Wir wären allen Lesern unserer Zeitschrift dankbar, wenn uns von derartigen Auszeichnungen, Belobungen, Anerkennungen und ähnlichem, welche den Verwaltungen als solchen oder einzelnen Bediensteten für besondere Leistungen anläßlich des Krieges zuteil werden, tunlichst in wortgetreuer Abschrift Kenntnis gegeben würde, um auf diese Weise eine Ruhmes- und Ehrenhalle für unseren Stand aufrichten zu können. Die Schriftl.

Digitized by Google

derartigen Geldaushilfe an sich nicht ausgeschlossen, es ist jedoch hiebei zu beachten, ob etwa die Angehörigen nicht eine sonstige Geldunterstützung erhalten.

Die Höhe der Aushilfen bewegte sich bei den Beamten zwischen K 40 und 100, bei den Unterbeamten, Dienern, Aushilfsunterbeamten und den übrigen Bediensteten zwischen K 12 und 72.

Sanierung der Südbahn. Genehmigung des Übereinkommens durch den Obersten Gerichtshof.

Wie wir (Seite 210) mitgeteilt haben, hat das Wiener Oberlandesgericht (als Kuratelgericht) infolge eines Rekurses mehrerer Beteiligten dem sogenannten „Sanierungsübereinkommen" die kuratelbehördliche Genehmigung versagt.

Dagegen sind beim Obersten Gerichtshof 9 Rekurse eingebracht worden, denen stattgegeben wurde, so daß nunmehr der Durchführung dieses für die Südbahn so ungeheuer wichtigen Werkes kein Hindernis mehr entgegensteht.

Den Inhalt des Übereinkommens haben wir auf Seite 185 ff. mitgeteilt. In einem der nächsten Hefte werden wir auf die Obergerichtliche Entscheidung und die wirtschaftlich-finanzielle Bedeutung des Übereinkommens eingehend zurückkommen.

BUCHANZEIGEN.

Übersicht des wirtschaftlichen Kriegsrechtes in Österreich. Verlag von Wilhelm Braumüller, Wien. Preis 60 h.

Die Wiener Handels- und Gewerbekammer hat eine systematische Übersicht der auf das Wirtschaftsleben bezüglichen seit Kriegsbeginn erlassenen Verordnungen und sonstigen Verfügungen veröffentlicht. Die Zusammenstellung soll ein kleiner praktischer Führer durch das stark angewachsene, in zahlreichen amtlichen Quellen verstreute kriegswirtschaftliche Verordnungsrecht Österreichs sein. Nicht aufgenommen sind die die rein militärischen Gesetze, Verordnungen und Verfügungen, ferner die meist nur für kurze Zeit angeordneten Beschränkungen des Post-, Telegraphen- und Eisenbahnverkehres und die eisenbahntarifarischen Maßnahmen. Außer den für Österreich gültigen Verorduungen sind auch die für das Erzherzogtum Österreich unter der Enns und die Gemeinde Wien besonders erflossenen Statthalterei-Verordnungen und Durchführungsvorschriften aufgenommen. Die Zusammenstellung ist mit 1. Oktober abgeschlossen und ist für alle kaufmännischen, juristischen und Verwaltungskreise ein willkommener Behelf.

Die Bergstadt. Herausgeber: Paul Keller, Bergstadtverlag Wilh. Gottl. Korn, Breslau I.

Die „Bergstadt" errichtet ihren gefallenen Heldensöhnen im eben erschienenen Novemberheft eine Ehrentafel; das außerordentlich stimmungsvolle Blatt ist von W. Krain gezeichnet. Paul Keller feiert die Dahingeschiedenen in seinem Gedicht „Totenfeier". Auch sonst hat das Novemberheft ergreifende ernste Klänge. Der Hauptinhalt ist aber doch dem Programm der „Bergstadt" gemäß wieder auf das Trauliche, auf das Erfrischende gerichtet, so die Fortsetzung des Romans „Der Haupttreffermichl" von Viktor Fleischer; der Schluß der Paul Kellerschen Erzählung: „Grünlein". Eine lose Musikbeilage und fünf Kunstbeilagen bereichern das neue Heft der „Bergstadt", die auch im Kriege bei billigem Preise Vortreffliches bietet.

KLUBNACHRICHTEN.

Unsere Damen-Teeabende. Wie schon im letzten Hefte unseres Blattes angeführt, hat die Leitung der künstlerischen Darbietungen am 25. November Ihre Exzellenz Frau Sofie von Jarzebecki übernommen. Diese kunstsinnige Dame beschränkte sich jedoch nicht auf die Einladung von Künstlern, sondern wirkte vielfach selbst mit, und vermittelte persönlich den Verkehr zwischen den Künstlern und dem überaus zahlreichen Publikum.

Eröffnet wurde der Abend durch einen von Ihrer Exzellenz verfaßten und gesprochenen Prolog, der in Form einer sinnigen Erzählung zum Ausdrucke brachte, warum den in patriotischem Fleiße sich betätigenden Damen künstlerische Genüsse geboten werden. Wir behalten uns mit Zustimmung Ihrer Exzellenz vor, diesen Prolog im Wortlaute zu bringen. Es folgte nun ein Trio (Zither Ihre Exzellenz Frau von Jarzebecki, Cello Herr Johann Popovici und Violine Herr Anton Popovici). Gesangsvorträge des Fräuleins Else Orlich, am Klavier begleitet von Frau Amanda Engelhardt, Deklamationen des Fähnrichs Herrn Philipp von Zeska, ein Cellokonzert des Herrn Anton Popovici, ein Vortrag (Tierfabeln) eigener Dichtungen Ihrer Exzellenz Frau von Jarzebecki, Tiroler Lieder zur Zither (Exzellenz von Jarzebecki, Frau Engelhardt, Fräulein Orlich und Fräulein Magda Schweda); hierauf Vorlesungen des Hofschauspielers Herrn Karl von Zeska und zum Schlusse ein Violinkonzert des Herrn Anton Popovici. Wie diese Aufzählung zeigt, folgte eine Glanznummer der anderen, und über der ganzen Veranstaltung strahlte die bezaubernde Anmut der hohen Arrangeurin. Daß das solche Leistungen voll würdigende Publikum mit dröhnendem Beifall nicht kargte, war selbstverständlich und dieser erzwang freundliche Zugaben auch da, wo keine mehr vorgesehen waren. Für den Besuch spricht am besten die Anzahl von 110 ausgegebenen Teeportionen und 1600 gestopfte Zigaretten sowie 25 Paar Socken kamen unseren Soldaten zugute.

Wieder stellten sich mit Spenden ein: Fräulein von Wittek, Frau Inspektor Gans, Herr Dr. Leipen, Frau Sektionschef Millemoth, Frau Oberinspektor Poeschko, Frau Direktor Proch und Frau Staatsbahnrat Stöger.

Der 2. Dezember.

Die auf diesen Tag fallende Zusammenkunft stand gänzlich im Banne des großen Tages, des Jahrestages, an dem zum 67. Male die Thronbesteigung Seiner Majestät gefeiert wurde. Entsprechend diesem Anlasse war auch der Saal festlich geschmückt: Das von Seiner Exzellenz dem Klubpräsidenten gespendete Kaiserbild war von einem Lorbeerkranze umgeben, die Tische erhielten Blumenschmuck schwarzgelber Margeriten und ebensolcher Bänder; die Herren erschienen in schwarzer Kleidung, die Damen in Abendtoilette. Als die Gesellschaft, in der sich auch Ihre Exzellenzen die Frauen Marianne Baronin Forster, Luise Trnka, Amelie von Pattai befanden, versammelt war, betrat der Klubpräsident Seine Exzellenz Dr. von Wittek das Podium und hielt nachfolgende Ansprache:

Geehrte Damen und Herren! Wenn ich abweichend von der sonstigen Übung, an dem heute gleichfalls im Zeichen der Kriegsfürsorge stehenden Teeabende das Wort ergreife, ist Ihnen allen der Anlaß, der mich hiezu bestimmt, gewiß lebhaft gegenwärtig. Aus diesem Gesichtspunkte wollen Sie auch die heutigen künstlerischen Darbietungen freundlichst würdigen und ich gestatte mir die Bitte an die geehrten Damen, während der Vorträge Ihre verdienstliche Arbeitstätigkeit ruhen zu lassen.

Heute jährt sich zum 67. Male der Tag, an dem Seine Majestät unser allergnädigster Kaiser und Herr das Erbe Seiner erlauchten Ahnen angetreten und die Regierung des Reiches übernommen hat. Seit mehr als zwei Menschenaltern waltet unser Kaiser seines erhabenen Herrscheramtes mit nie ermüdender Hingebung, ein unnachahmliches Vorbild edelster und treuester Pflichterfüllung, in unablässiger Sorgfalt für die Wohlfahrt seiner Völker. Ihm verdanken sie den Aufschwung und die Machtstellung der Monarchie, ihren Fortschritt auf materiellem, geistigem und kulturellem Gebiete, ihre unerschütterliche Widerstandskraft in den Stürmen des Weltkrieges, in dem unser ehrwürdiger Kaiser uns allen durch seine Standhaftigkeit und Seine feste Zuversicht auf den endgültigen Sieg unserer gerechten Sache beispielgebend voranleuchtet. Ihm verdanken wir vor allem die mit zäher Beharrlichkeit und weiser Voraussicht durchgesetzte Ausgestaltung unserer ruhmvollsten Heeresmacht, die im Verein mit unseren treuen und tapferen Verbündeten ihre siegreichen Fahnen weit in feindliche Länder getragen hat und an unserer Alpengrenze mit einem Heldenmute und einer Ausdauer, für deren Bezeichnung die Sprache zu arm ist, die Angriffe eines tückischen Feindes zurückweist.

In dem Bewußtsein untrennbarer Zusammengehörigkeit geeinigt, huldigen alle Völker des Reiches ihrem edlen ritterlichen Herrscher an dem heutigen bedeutungsvollen Gedenktage, der die

Digitized by Google

Gefühle ihrer Ehrfurcht und Liebe in gesteigerter Innigkeit zum Ausdruck gelangen läßt.

Von den gleichen Gefühlen beseelt gedenken wir, deren Lebensberuf das Verkehrswesen bildet, des engen Zusammenhanges mit der Wehrmacht, der Eisenbahnen und Schiffahrt bei der Verteidigung des Vaterlandes wichtige Dienste leisten. In keinem Berufskreise kann das Gelöbnis unerschütterlicher Treue und dankbarer Huldigung lebhafter empfunden werden, als in dem unserigen, der in Seiner Majestät unserem geliebten Kaiser den obersten Schutzherrn und mächtigen Förderer des heimischen Eisenbahn- und Schiffahrtswesens verehrt.

Lassen Sie mich unser tiefes Empfinden in dem uns alle bewegenden Herzenswunsche zusammenfassen: Gott erhalte Seine Majestät unseren geliebten Kaiser! Möge es Ihm beschieden sein, unter seiner weisen Führung nach siegreich beendetem Kriege das Vaterland noch lange durch die wieder errungenen Segnungen des Friedens neu aufblühen zu sehen!"

Während der Schlußworte Seiner Exzellenz ertönten in feinstem Pianissimo von Professor Oskar Dachs vorgetragene Präludien und bei dem letzten Worte betrat Frau Hofrat von Vukovič das Podium und sang mit ihrer herrlichen Stimme die Volkshymne, die, wie die Rede Seiner Exzellenz von den Anwesenden stehend angehört wurde. Die Szene, als die voll Innigkeit gesprochenen Worte des Präsidenten durch die Präludien des Meisters Dachs in den musikalischen Teil überleitet wurden, und als die edle, in Weiß gekleidete Gestalt der Sängerin, von der bordeauroten Portiere sich vorteilhaft abhebend, erschien, und das so oft gehörte und doch immer bezaubernde Tonstück anstimmte, wird allen Anwesenden lange im Gedächtnisse bleiben. Daß es des Beifalles kein Ende gab, ist bei der gehobenen Stimmung, in der sich das Publikum befand, selbstverständlich.

Die weiteren künstlerischen Vorträge, welche sich an diese Eröffnung anschlossen, und welche diesmal durch die Präsidentin des Damenkomitees, Fräulein Irma von Wittek gewonnen wurden, standen sämtlich im Zeichen des Tages. Frau Gabriele Gröber brillierte als Violinvirtuosin, Hofopernsolist Herr Rittmann, begleitet von seiner anmutigen Gemahlin, bezauberte die Zuhörer, Frau Hofrätin von Vukovič erschien über stürmisches Verlangen nochmals als Spenderin schöner, mit der der Künstlerin eigenen Innigkeit vorgetragenen Lieder, und zum Schlusse entzückte uns „unser" Hofsekretär Dr. Gustav Huber. Wir sagen „unser", denn Herrn Dr. Huber verdankt der Klub schon genußreiche Abende, und keiner der Zuhörer vermag sich dem tiefen Eindrucke zu entziehen, den dessen prächtige Stimme, sein formvollendeter Vortrag auf die Anwesenden ausübt. Erst nach diesen künstlerischen Gaben trat der Arbeitseifer unserer Damen in seine Rechte; angeregt durch das Gehörte wurde die einstündige Pause eingebracht, und zahlreich waren die für unsere Soldaten abgelieferten Artikel. Der Besuch war der stärkste aller bisherigen Abende, und auch Seine Exzellenz, Herr Eisenbahnminister Dr. Baron Forster beehrte die Veranstaltung mit seiner Gegenwart,

Auch diesmal spendeten Fräulein Irma von Wittek, Frau Hofrat Mauczka, Frau Sektionschef Millemoth, Frau Oberinspektor Poeschke, Frau kais. Rat Woitischek Beiträge für den Teetisch und ernteten samt den Wirtschaftsfrauen, die alle Hände voll zu tun hatten, schönen Dank. An diesem Abende wurde auch beschlossen, das Reinerträgnis der bisherigen Teeabende sowie die eingelaufenen Spenden zu Weihnachtsgaben für unsere Soldaten zu verwenden und die Aktion gleich ins Werk gesetzt. Über die Durchführung derselben werden wir bei Besprechung des Teeabendes vom 9. Dezember in der nächsten Nummer berichten.

Bericht über die Klubversammlung am 7. Dezember 1915. Präsident Exzellenz Dr. von Wittek eröffnete die Versammlung mit nachfolgender Ansprache:

„Seit unserer letzten Klubversammlung sind eingetreten als ordentliches Mitglied Seine Exzellenz Dr. Rudolf Freiherr von Schuster-Bonnott, k. u. k. Geheimer Rat, k. k. Minister a. D., Gouverneur der Postsparkassa.

Als außerordentliches Mitglied Herr Alfred Meissner, Zentraldirektor der Leykam-Josefsthaler Papierfabriken.

Ich begrüße die neuen Klubmitglieder auf das herzlichste und freue mich aufrichtig, daß unsere Zahl durch so hervorragende Persönlichkeiten vermehrt wurde.

Leider haben wir aber seither auch den Verlust von Klubmitgliedern zu beklagen; Herr Domänendirektor Albert Drexler in Budapest und Herr Heinrich Honsig, Revident im T. A. B. sind gestorben, Herr Assistent Fery Hunger ist laut eingelangtem Postvormerk gefallen.

Es waren uns liebwerte, treue Klubkollegen und wir werden deren Andenken stets in Ehren halten.

Dank dem zahlreichen Zuspruche, dessen sich unsere Donnerstagsteeabende erfreuen, und der sparsamen Gebarung unserer emsigen Wirtschaftsfrauen haben die bisherigen Teeabende ein Reinerträgnis ergeben, welches, durch freundliche Spenden in Geld und Naturalien verstärkt, es uns ermöglicht, unseren tapferen, braven Soldaten Weihnachtsgaben zu senden. Die Packelung dieser Spenden sowie der von uns angekauften Geschenke erfolgt bei dem übermorgigen Teeabend; vorher werden wir bei dieser Zusammenkunft den Genuß künstlerischer Vorträge haben, die für diesen Abend zu gewinnen, ein Verdienst unseres Klubmitgliedes, des Herrn Hoforganisten Georg Valker ist.

Mit Rücksicht auf diese künstlerischen Genüsse, die uns erwarten und weil während derselben die Damen die Arbeit sicher ruhen lassen werden, und die Packelung wegen der größeren Anzahl der Gabenpakete längere Zeit in Anspruch nehmen wird, würde es sich sehr empfehlen, wenn einige unserer arbeitsfreudigen Damen am Donnerstag Nachmittag schon zu einer früheren Stunde — etwa um 3 Uhr — mit der Sortierung und Einteilung beginnen würden.

Der hierauf folgende Teeabend am 16. Dezember wird gleichfalls die Tätigkeit unserer Damen durch künstlerische Darbietungen beeifern.

Für Donnerstag den 30. Dezember ist geplant, unsere Zusammenkunft zu einer kleinen, intimen Sylvesterfeier zu gestalten, deren Programm Ihnen demnächst mitgeteilt werden wird.

Die nächste Klubversammlung ist mit Rücksicht auf die herannahenden Weihnachtsfeiertage erst Dienstag den 4. Jänner. An diesem Abende wird Herr Professor Otmar von Leixner einen von Lichtbildern begleiteten Vortrag über das Thema: „Die Kunst im Donautale" halten.

Heute haben wir das Vergnügen, den Schriftsteller Herrn Dr. Sigmund Schilder zu begrüßen, der einen Vortrag über „Der Wirtschaftskrieg des Vierverbandes nach dem Weltkriege" halten wird.

Bezüglich der Zusammenkunft nach dem heutigen Vortrage gestatte ich mir darauf hinzuweisen, daß uns vom Gesangvereine österreichischer Eisenbahnbeamten die Einladung zum Besuche des, heute Abends im sogenannten Rittersaale im Hause des Kaufmännischen Vereines, I. Bezirk, Johannesgasse 4, stattfindenden Vortragsabendes, bei welchem sehr schätzenswerte Kunstkräfte mitwirken, zugekommen ist.

Wir haben das Vergnügen, Mitglieder des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten und deren Familien bei unseren Donnerstagszusammenkünften als fleißige Mitarbeiter bei uns zu sehen, und es würde gewiß das bestehende freundschaftliche Verhältnis zwischen den beiden Vereinigungen stärken, wenn eine Anzahl unserer Klubmitglieder und deren Familien die heutige Veranstaltung des Vereines besuchen würden.

Die Leitung dieser Veranstaltung hat für uns einen größeren Tisch reserviert.

Und nun bitte ich Herrn Dr. Schilder, den von uns mit Spannung erwarteten Vortrag zu halten."

Über den höchst interessanten Vortrag des Herrn Doktor Schilder, zu dessen Ausführungen auch Seine Exzellenz Dr. von Pattai das Wort ergriff, werden wir demnächst ausführlich berichten.

Spende. Herr Hofrat Rudolf Grimus v. Grimburg **hat anläßlich seiner 25jährigen Klubmitgliedschaft dem Klub eine Spende von K 1000 zukommen lassen. Im Sinne der Verfügung des Herrn Hofrates wurden hievon K 500 der Kriegsfürsorgetätigkeit unserer Mitglieder und Familien zugewendet, während die restlichen K 500 für eine notwendige, in Kürze zur Erörterung gelangende Anschaffung vorbehalten bleiben. Dem Herrn Spender, der durch diese Tat nicht nur sein Wohlwollen für den Klub neuerlich betätigte, sondern auch die reichliche Ausstattung der Weihnachtsgaben für unsere braven Soldaten ermöglichte, sei der herzlichste Dank des Klub ausgesprochen.**

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Mit 1. Februar 1916 gelangt je ein Nachtrag I zu der vom 1. Jänner 1915 gültigen Neuauflage des Lokal-Gütertarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den im Gebiete der Länder der heiligen ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und zu der vom 1. Jänner 1915 gültigen Neuauflage des „Sonderheftes, enthaltend die Tarife und Tarifbestimmungen für die österreichischen Linien" vom 1. Jänner 1910 zur Ausgabe.

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichnis samt Titelblatt für den XXXVIII. Jahrgang bei.

Digitized by Google

Ermäßigte Sonn- und Feiertagsrückfahrkarten Wien—Mürzzuschlag.

Um den Besuch des Semmerings im Winter zu erleichtern, werden vom 5. Dezember d. J. an bis auf Weiteres die Personenzüge Nr. 39 und 40 an allen Sonn- und Feiertagen zwischen Wien und Mürzzuschlag verkehren, und zwar wie folgt:
Hinfahrt (Zug Nr. 39), Wien ab 6·25 früh, Mürzzuschlag an 10·03 vorm., Rückfahrt (Zug Nr. 40), Mürzzuschlag ab 6·56 abends, Wien an 10·25 abends.

Zur Benutzung dieser Züge gelangen ermäßigte Rückfahrkarten Wien—Mürzzuschlag und zurück zum Preise von K 7.60 für die II. Kl. und K 5·— für die III. Kl. zur Ausgabe, die im Vorverkaufe an allen Werktagen im Reisebureau Nagel & Wortmann in Wien, I. Operngasse 6, erhältlich sein werden.

Ein Verkauf an den Bahnschaltern erfolgt nur nach Maßgabe verfügbarer Plätze. Wenn anbetrachts der derzeitigen besonderen Verhältnisse der Verkehr obiger Züge an einzelnen Sonn- und Feiertagen ausfallen müßte, steht dem Reisenden außer der Fahrgeldrückvergütung kein Anspruch auf eine Entschädigung zu.

Südbahnhotel Semmering

2 Stunden von Wien, 1000 m Seehöhe, Hotel ersten Ranges, 300 Zimmer, das ganze Jahr geöffnet, völlig windgeschützte Lage, herrliches : Alpenpanorama :

Vornehmes Restaurant und Café

mit aussichtsreichen Terrassen. Treffliches Terrain für alle Arten von Sommer- und Wintersport

□ Eigene Wintersportanlagen. □

Ski-Übungsplätze, Kunstrodelbahn, Kinderrodelbahn, Eislaufplatz. Tennis- und Kinderspielplätze. Kinotheater im Hotel. Eigene Meierei. Gesondert zu mietende Dependance „Villa Schüler" in : prächtigster Lage mit eigenem Park :

Die Hotelverwaltung

Für das österreichische Patent Nr. 58.685 des Herrn Dr. August Haarmann, Osnabrück, vom 1. Dezember 1912, betreffend:

„Schienenbefestigung für Eisenbahnschwellen"

werden Käufer oder Lizenznehmer gesucht.

Gefl. Anfragen zu richten an Georgs-Marien-Bergwerks und Hütten-Verein A. G., Osnabrück.

K. k. priv. **Wechselseitige Brandschaden-Versicherungs-Anstalt**

Errichtet im Jahre 1825. Wien, I. Wollzeile 39.

Die Anstalt versichert: a) Gebäude samt deren Zubehör, b) Mobilien aller Art, c) Bodenerzeugnisse gegen Hagelschlag. 149

Reservefonds d. Anst.: K 8,506.481, Ges.-Versicherungssumme K 2.463,070.507, Anzahl der Mitglieder: 157.344.

Allgemeine Uniformierungsanstalt

BACK & FEHL

Wien, IX. Elisabethpromenade 23

Filialen: Triest, Krakau, Czernowitz

Uniformen für k. k. Staatsbahnangestellte in vorschriftsmäßiger und Extraausführung, vorzüglicher Schnitt, tadelloses Passen, billigste Preise

:: Prämiiert mit mehreren goldenen Medaillen ::

Telephon 13530 Telephon 13530

KNORR-BREMSE

Aktiengesellschaft

Berlin-Lichtenberg, Neue Bahnhofstr. 10/17.

Mailand 1906: Großer Preis — Brüssel 1910: Ehrendiplom
□ Turin 1911: 2 Große Preise □

Abteilung I für Vollbahnen.

Luftdruckbremsen für Vollbahnen: Automatische Einkammer-Schnellbremsen Bauart Knorr für Personen- und Schnellzüge. — Automatische Einkammerbremsen für Güterzüge Bauart Knorr. — Einkammerbremsen für elektrische Lokomotiven und Triebwagen. — Zweikammerbremsen für benzol- und elektrische Triebwagen. — Druckluftpumpen, einstufige und zweistufige. — Notbremseinrichtungen. — Leerkupplungen Bauart Knorr. — Preßluftsandstreuer Bauart Knorr für Vollbahnen. — Schmiedeeiserne Rohrleitungen. — Zweiteilige Bremsklötze mit Stahlrückeneinlage. — Federnde Kolbenringe. — Luftsaugeventile, Druckausgleichventile, Kolbenschieber und Buchsen für Heißdampflokomotiven. — Speisewasserpumpen und Vorwärmer. — Druckluft-Läutewerke für Lokomotiven.

Abteilung II für Straßen- u. Kleinbahnen.

(Früher Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. vereinigte Christensen- und Bökerbremsen.)

Luftdruckbremsen für Straßen- und Kleinbahnen: Direkte Bremsen mit und ohne selbsttätige Bremsung bei Zugzerreißungen. — Zweikammer-Bremsen. — Christensen-Bremsen mit Schnellwirkung. — Achs- und Achsbuchskompressoren. — Motorkompressoren mit automatischer Schaltung Patent Christensen. — Preßluftsandstreuer für Straßen- und Kleinbahnen. — Druckluftfangrahmen. — Bremsen-Regulliervorrichtung System Chaumont. — Transportable und stationäre Kompressoren für Druckluftwerkzeuge, Reinigung elektr. Maschinen etc.

Prospekte und Ausarbeitung von Projekten kostenlos.

Telephon für Sackbestellungen 12986. Telephon für Fuhrenbestellungen 21113.

D. BERL

KOHLEN-ENGROS-GESCHÄFT.

Zentral-Bureau: kais. Stiftungshaus, I. Maria Theresienstraße 8. — Lagerplätze in Wien am Nord- und Ostbahnhof. — Filialen in Prag und Budapest, empfiehlt für Haushaltungen: Prima preußische Salonkohle in ganzen Fuhren und in plombierten Säcken und erstklassige Dzieditzer Steinkohlenbriketts.

Siemens & Halske A.-G.

Wien, III. Apostelgasse 12.

Eisenbahnsicherungsanlagen.

Feuermeldeanlagen für Städte, Fabriken, Theater, Warenhäuser usw.
Elektrische Alarmanlagen für freiwillige Feuerwehren.
Telephonanlagen neuesten Systems mit und ohne Zentralen, für Kommunalverwaltungen. Feuerwehren usw.
Anlagen für drahtlose Telegraphie.
Wasserstandsfernmelder mit und ohne Registriervorrichtung.
Wassermesser. Flügelrad-Wassermesser für Gemeinde-Wasserversorgungen, für industrielle Zwecke, Kesselspeise-Scheibenwassermesser.
Elektrische Meßinstrumente aller Art, für technische und wissenschaftliche Zwecke, thermoelektrische und optische Pyrometer, Röntgen- und elektromedizinische Apparate.
Signalapparate sowie Sicherheitsanlagen für Gruben usw. Minenzünder.
Elemente, nasse und trockene.
Blitzableiter.
Leitungs- und Installationsmaterialien.
Schwachstrom-Kabel.

Informationsmaterial steht auf Wunsch zur Verfügung.

Für den Inseratenteil verantwortlich die Administration der Österr. Eisenbahn-Zeitung, Wien, I. Nibelungengasse 3.

Eigentum, Herausgabe und Verlag des Klub Österr. Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten.

Für die Schriftleitung verantwortlich Dr. Franz Hilscher.

Druck von R. Spies & Co., Wien, V. Bezirk, Straußengasse Nr. 18.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

For
USE IN LIBRARY
ONLY
DO NOT REMOVE
FROM LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google